

TÍTULO DE FAMILIA

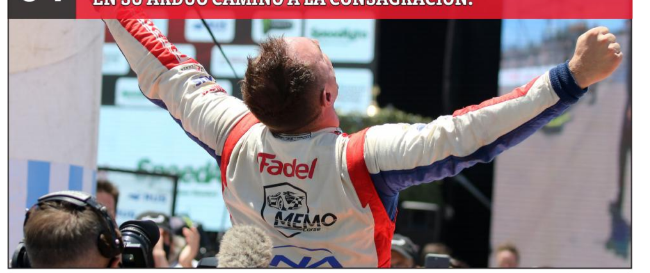
Mariano Werner nos cuenta la satisfacción que siente por haber cumplido su mayor deseo: salir campeón de TC y llevar el trofeo a su casa.

TC 2020: LO QUE DEJÓ EL AÑO, CARRERA X CARRERA, FOTOS Y ESTADÍSTICAS

LAS ÚLTIMAS NOVEDADES DEL TC

NOTA A LOS CAMPEONES 2020: LONDERO, RAMOS, T. MARTÍNEZ, URCERA, POSCO, GRANJA, R. CAGGIANO Y BRUNO

04 FESTEJALO MARIANO: EL CAMPEÓN NUNCA BAJÓ LOS BRAZOS EN SU ARDUO CAMINO A LA CONSAGRACIÓN.



SUMARIO

STAFF

CRONO es una publicación propiedad de **Crono Producciones SRL**

Director honorario
Angel Enrique de la Fuente

Directora
Aida Fernandes Pereira
(aidafernandesp@yahoo.com.ar)

Redacción
Domingo Camarda

Fotografía
BH y PrensaPro

Community Manager
Paula F. de la Fuente

Arte, Diseño y Diagramación
Alejandro Ariel Anzoleaga

Producción Comercial y Publicitaria
Crono Producciones S.R.L
Cel: 011 15 4970-2867

Asesoría Legal y Jurídica
Dra. Claudia Capó

Redacción y Oficina comercial
Tel: 011 4645-0272
grupocrono@yahoo.com.ar


RUS
RIO URUGUAY SEGUROS
ASEGURADORA OFICIAL
WWW.RIOURUGUAY.COM.AR
CAMPEÓN TC 2020
WERNER
1
CRISTEM
EN LA

MARIANO WERNER



Después de más de una década de lucha, el piloto de Paraná levanta el pie del acelerador para contarnos las sensaciones que le dejó ganar el título de TC y sus ganas de repetirlo este 2021.

CIMA



MARIANO WERNER
CAMPEÓN 2020




Sobre la autobomba que lo condujo por Paraná hasta la Plaza 1° de Mayo.

TEXTO: D.C. | FOTOS: BH


En una temporada de marchas y contramarchas por la pandemia, de cambios a mitad de temporada, de reinicios postergados que fueron compensados con una maratón de carreras en poco más de tres meses, nadie puede revocar la importancia y el valor de este campeonato. Fue distinto a todos, donde la normalidad quedó suspendida por bastante tiempo y parte de su espacio fue ocupado por los fantasmas de la enfermedad.

Hubo que permanecer psicológicamente fuerte para afrontar un campeonato y ganarlo en medio de toda esa incertidumbre. Durante la cuarentena, Mariano se aferró a los suyos, a su familia, y el vínculo no sólo lo ayudó en lo deportivo. La parte emocional lo apuntaló y la larga convivencia con sus afectos más cercanos revalorizó su fe. Tenía que ser ahora o nunca. Por eso, después de levantar la Copa de Oro en San Juan, no veía la hora de regresar a su terruño. Ahí estaban esperándolo todos, a la salida del túnel subfluvial, ese que transita casi a diario para sus viajes de negocios y las carreras. Allí, apenas bajó del auto, en medio de una marea de rostros con barbijos, que no siempre se acercaron a darle la bienvenida con la recomendada prudencia, se subió al camión de bomberos para dirigirse a la Plaza 1° de Mayo.

La vuelta a casa

Después de los protocolares saludos y agradecimientos de autoridades y ciudadanos, quedaba el último reencuentro, el más esperado, el de su familia. A medida que se acercaba a su casa, fue dejando por el camino los restos de su ropaje deportivo, mientras el pellejo de corredor y popular automovilista, cambiaba por el más profundo y protector sentimiento de esposo de Micaela y padre de Salvador y Rafael. Fue ese íntimo encuentro que lo unió definitivamente en su amor por el deporte y la vida. *"Esperaba este momento más que nadie en el mundo porque, cuando los chicos empiezan a crecer, comprenden mucho más la actividad de sus padres. En mi caso, mi hijo mayor comenzó a preguntar y a vivir mi profesión de otra manera. Así que durante el año, sobre todo en este último tiempo, me las tenía que ingeniar para contarle cómo es mi trabajo. Y la historia se fue transformando, como sin querer, en un cuentito.*

Así, cada vez que iba a una carrera le agregaba un pequeño capítulo a la historia: al principio le mostraba fotos, después empecé a explicarle que era la Copa, y a lo último lo que significaba para papá, que estuviera tranquilo porque me iba a correr para tratar de llevarla a casa".

-¿Y cómo te las arreglaste en San Juan, durante los diez días que pasaste fuera de tu casa?

-Uhhh, ja, ja, ja, en todos los llamados, Salvador no dejaba de recordarme que le llevara la copa de la que le había hablado tanto. Los chicos son así, tienen mucha imaginación y las historias que uno les cuenta le quedan dando vueltas en la cabeza. Yo le decía: *"Pero todavía no es mía, me falta correr una carrera, tené un poco de paciencia".* Así que bueno, por suerte, se la pude llevar. Lo más lindo de todo fue cuando se produjo el encuentro después de esa larga semana. Le di un beso seguido de un fuerte abrazo y, ni bien lo solté, me tiró de una: *"¿Papá, me trajiste la copa? Mira que es mía, eh, no la puedo compartir".* Ja, ja, ja, me dio tanta risa... Ni siquiera se había olvidado de que, antes de viajar, le había dicho que también era para su hermanito...

Un año duro

Todo arrancó el verano pasado, bastante movidito, con la formación del Memo Corse. Y parte de este capítulo, se cerró un año después, en estos días estivales, no solo con la obtención del campeonato, sino con la desvinculación del mismo equipo (ver más detalles en la pág. 58). *"Habíamos corrido en Viedma y hecho un gran esfuerzo para lograr el triunfo, pero el auto estuvo bien excluido por un error técnico en el motor. Lo cierto es que estaba contundente y así lo volvimos a demostrar en Neuquén. Lo de la pandemia complicó a todos. Por suerte, Marcelo Occhionero pudo bancar el proyecto y todo el grupo humano continuó sin resentirse, algo fundamental en la formación de los equipos".*

"Cuando volvimos a la actividad, lo hicimos con la misma firmeza de comienzo de año, porque los mecánicos estaban muy unidos, y ese entendimiento los potenció más. Después vino la segunda parte, la disolución del vínculo entre el DTA y Occhionero, que no afectó la base del equipo. Los mecánicos se mantuvieron en sus puestos y solo cambiamos de taller. El equipo se radicó en Azul, y bueno, ahí se vio la verdadera garra de todos", cuenta.

–¿Fue una decisión que tuvo su riesgo?

–Y, cuando se vive un momento así, muchas veces los grupos no responden de la misma manera. No fue el caso, porque todos pusieron un plus y, a poco del reinicio del campeonato, ganamos en San Nicolás. Después, a las dos semanas, repetimos en La Plata. Fue un pasaje del torneo muy bueno, que nos sirvió para, más adelante, ser contundentes en la lucha por la Copa de Oro. Tuvo que ver mucho la organización que delegó Marcelo y el muy buen motor que nos entregó "Rody" Agut. Se puso toda la voluntad, y un poco más, para que el equipo siguiera de la mejor manera.



El saludo a los hinchas y a los que lo acompañaron en los buenos y malos momentos deportivos.

–¿En qué momento tuviste la íntima certeza de que se podía ganar el campeonato?

–Je, nunca tenés la certeza, pero cuando ganamos las dos carreras de La Plata torcimos dos brazos fuertes como lo eran hasta ahí los de Valentín Aguirre y Juan Cruz Benvenuti. Ganamos 16 puntos que lo podían haber obtenido ellos. Y gracias a esa actuación arrancamos al frente del torneo en la etapa final. Después, por supuesto, son carreras de autos, había que seguir funcionando bien, sin abandonar en ninguna fecha.


Con toda la familia, después de coronarse en la Fórmula Renault en 2006.

–¿Cuál fue la fecha más importante?

–Puede ser la linda carrera que corrí con Agustín Canapino en San Nicolás, cuando él hizo la pole. Nosotros llegábamos habiendo mostrado un buen funcionamiento en Buenos Aires y, en el medio, estuvo el cambio de equipo. Creo que fue una muestra de carácter de todo el grupo. Pusieron en pista todo y más de lo que tenían. Los equipos, tras un momento así, se achican o agrandan. Y nosotros le ganamos a Agustín la serie. Eso nos incentivó más. Él estaba en un gran nivel y, ese entusiasmo, después nos llevó a ganar en La Plata. Fue importante aprovechar el envión. Además, en ese tramo del torneo había varios equipos fuertes, el JP Carrera con Aguirre y el Team Laboritto Jr con Benvenuti.

–¿Y más allá de la ansiedad familiar, cómo viviste las horas previas a las carreras decisivas de San Juan?

–Por momentos estábamos un poco asustados, aunque el foco era concentrarnos en hacer nuestro mejor trabajo. De mi parte creo que, al saber tanto de autos, no podía dejar de pensar en los imponderables. No sabía si era mejor desentenderme de la parte mecánica o estar más pendiente, porque siempre me venía a la cabeza algún detalle


Lo que cuesta vale. Werner y una muestra de algarabía por un título que podría haberse dado antes.

para chequear y prevenir. Eso es lo que me hacía sentir inseguro. Esos días fueron los más difíciles. Me costaba un poco descansar. Por el contrario, sobre el auto y en plena carrera, viví los momentos más tranquilos. Tal vez fuimos algo conservadores en la puesta a punto, cuidándonos de que los kilos no perjudiquen el rendimiento del auto por las aceleraciones y frenadas bruscas del circuito. Por suerte, trabajamos bien y conseguimos lo que fuimos a buscar. No tengo palabras para describir el significado de lo que logramos. Este objetivo tardó en llegar, porque a veces los sueños tardan en concretarse, pero vienen en el momento justo. Al final volví con un campeonato, pero también con una experiencia enriquecedora.

Días de cuarentena

-¿Cómo atravesaste los días de encierro que hubo en el año?

-Imaginate... Corro desde los cuatro años y nunca estuve más de un mes inactivo. Fue algo difícil de atravesar. Sirvió para reflexionar algunas cuestiones. Pude disfrutar de mi familia y, por otro lado, hacer algunas tareas que habitualmente no hago, porque después del primer mes, los recursos empezaron a escasear. Pero siempre pensando en



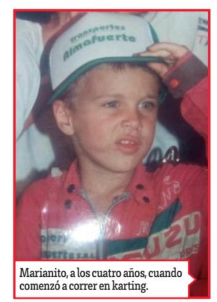
Werner trabajó incansablemente para cumplir su sueño de campeón. Y así lo festejó en la pista.



La gente de Paraná lo esperó para darle la bienvenida a la salida del túnel subfluvial.



Con la Copa de campeón de la Clase 3 de TN, en 2017.



Marianito, a los cuatro años, cuando comenzó a correr en karting.



En la sede de Río Uruguay Seguros, empresa que lo acompaña desde sus primeros pasos en el automovilismo.



PARA VOS, GABRIEL

En San Juan, antes de salir a pista para ponerle la firma al campeonato, debe haber extrañado más que nunca las palabras de su hermano. Pero sabía perfectamente qué le habría encargado. Él obedeció, puso primera y, con todo el amor del mundo, le consiguió el regalo con el que soñó toda su vida. El título de TC. Mariano Werner es el quinto de seis hermanos. El apoyo de su abuelo y Gabriel, sus mentores y guías en el mundo de las carreras, fueron fundamentales. Junto a sus padres, la dupla fue vital para asentar los primeros logros en la exitosa carrera del entrerriano. Fue multi-campeón de karting, bicampeón de Fórmula Renault (2006 y 2007) y campeón en TN C3 (2017). Con 32 años, en sus doce temporadas de TC, disputó un total de 190 carreras y obtuvo 15 victorias, 41 podios, 21 poles positions, 43 triunfos en series y 20 récords de vuelta.



El reconocimiento de sus rivales fue otro de los orgullos del campeón. Acá lo felicita Ardusso.



El Falcon fue atendido por la dupla Ulises Armellini/ Gustavo Pernuzzi; y, a partir de octubre, Marcos Laborda. El motorista fue "Rody" Agut.

la vuelta, más allá del miedo y la incertidumbre. Quizás en Entre Ríos no estuvimos tan complicados como en Buenos Aires, pero me preocupaba igual porque la logística del equipo estaba ahí. Esperaba, y espero, que sea lo menos perjudicial para todos en cuanto a la salud.

-¿Cómo te sentís con el "uno" en las ventanillas del Ford?

-Vamos a juntar fuerzas, porque ahora que lo tenemos, no lo queremos despegar. Sabemos lo competitivos que somos los deportistas y trabajaremos el doble para mantenerlo. Tendremos que mejorar algunas cosas y seguir repitiendo las que hicimos bien. Hay que buscar nuevamente ser fuertes en clasificación, regulares en las carreras y potenciar el funcionamiento en los momentos claves. En cuanto a la parte humana, hay que apuntar a la solidez del grupo. Por ahí soy la cara visible de un equipo, pero no podría ser piloto sin los que laburan y dejan todo en la pista. Es un conjunto. En el TC de hoy, donde todo es bastante parecido, la pasión y el trabajo fino es muy importante para hacer la diferencia. De mi parte, ser el "uno" significa seguir de cerca todos los detalles del auto y mantenerme 10 puntos en lo físico y lo mental.

-¿A quiénes otros le debés este título?

-Al equipo, a los hermanos Occhionero, Marcos Laborda y los sponsors. También a "Rody" Agut y a todos los hinchas del TC, sobre todo a "La 4", que tanto cariño me dio. Cuando me afloje un poco más y reviva lo que pasamos el año pasado, voy a disfrutar el doble.



Pese a lo que podría suponerse, el campeón sufrió más la definición abajo del auto que arriba.

-¿Te imaginás cuando todos los hinchas puedan ir a las carreras?

-Una de las alegrías que me permitió vivir este campeonato es haberle dado una sonrisa a los hinchas de Ford. Me sentía en deuda con ellos. Pero lo que cuesta, vale. A otros se les dio más fácil que a mí, por eso, el compromiso desde la primera fecha será empezar a construir otro campeonato. En diez años les di felicidad y tristezas, todo junto, pero sabía que seguían manteniendo su confianza en mí. Los conozco hace mucho tiempo y me aguantaron en las buenas y en las malas. Estoy agradecido por representarlos con la marca. En todo el tiempo que estuvimos parados por la pandemia, me di cuenta el cariño que les profesan a sus pilotos. Particularmente, muchos me ofrecieron dinero para superar el mal momento. Eso te llena el alma porque son laburantes, como somos todos. Desde hace un mes mi teléfono colapsa de felicitaciones y mensajes afectuosos. Es lo lindo del TC. Ojalá este año podamos volver a tenerlos en las tribunas y boxes.

El esfuerzo valió la pena. Su garra tuvo el mejor premio. Vivió todo con mucha emoción y lo tiene más que merecido. Ahora es momento de tomarse un tiempo muy breve con sus allegados y dejar de pensar un poco en el auto de carrera. Mariano fue el centro de todos. Y cumplió con todos: especialmente con su familia y él mismo.



ALBERTO CANAPINO

"OXIMICA"

- Alta propiedades mecanicas a altas temperaturas
- Resistente a lubricantes y liquidos
- Excelentes compresibilidad y recuperacion

PARA ALBERTO CANAPINO FS340G ES UNA PIEZA MAS DENTRO DEL MOTOR DE UN CAMPEON

www.ciccarelli.com.ar

www.juntasciccarelli.com.br

Juntas Ciccarelli

Juntas CICCARELLI

@juntaciccarelli

Juntas Ciccarelli





EL TC, CARRERA POR CARRERA

TEXTO: G.L.C. | FOTOS: ACTC

Con un calendario reducido a once fechas por la pandemia del Coronavirus, la categoría sacó adelante un año complicado en cuanto a la salud y lo económico.

1ª FECHA / VIEDMA / 14 AL 16 DE FEBRERO

HEREDERO DEL TRIUNFO

Mariano Werner había sido el dominador del fin de semana con el Ford del Memo Corse; se quedó con los entrenamientos, la clasificación, la serie más veloz y en la final venció a voluntad. Pero un rato después, el entrerriano fue excluido por un problema en la medida de los centradores del carburador y el triunfo pasó a manos de Facundo Ardusso, quien fue la sombra del paranaense. El "Flaco" de Las Parejas intentó superar a Werner por afuera en la largada, pero la aceleración del Ford no le dio chance de pelea. *"Mariano tuvo un gran nivel, pero felicito a mi equipo porque fuimos los mejores del referente que tuvo el fin de semana. Hicimos las cosas de menor a mayor, trabajando, y arrancamos con la vara bien alta"*, expresó el piloto del Torino oficial.



Pole: Ardusso / Series: Santero, Ardusso y Mazzacane

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Ardusso, Facundo		46:09.947
2°	Santero, Julián	a	0.646
3°	De Benedictis, Juan B.	a	1.057
4°	Gianini, Juan Pablo	a	2.734
5°	Gini, Esteban	a	2.918
6°	Urcera, José Manuel	a	3.267
7°	Aguirre, Valentín	a	3.372
8°	Ciantini, Diego	a	3.553
9°	Trosset, Nicolás	a	3.735
10°	Benvenuti, Juan Cruz	a	4.047
11°	Fontana, Norberto	a	4.233
12°	Moriatis, Emanuel	a	4.942
13°	Okulovich, Carlos	a	5.510
14°	Alaux, Sergio	a	5.779
15°	Ponte, Martín	a	6.003

2° FECHA / NEUQUÉN / 6 AL 8 DE MARZO

EL ÍDOLO LOCAL

Después de haber cometido un error en la serie de Viedma y habérselo recriminado a sí mismo, Juan Cruz Benvenuti se redimió en Neuquén, donde había ganado en 2019 con una Hilux de TC Pick Up ante su gente. El de Villa La Angostura se quedó con la pole position (con récord de circuito incluido), la serie y en la partida de la final, le ganó la punta del pelotón a Valentín Aguirre con una brillante maniobra, doblando por afuera en la primera curva y metiendo el Toro rojo del Team Laboritto Jr por adentro para doblar por la cuerda en la siguiente variante. Una vez que salió de boxes, tras haber cambiado la rueda delantera derecha por el carácter "especial" de la prueba, aguantó los embates de Mariano Werner y subió a lo más alto del podio.



Pole: Benvenuti / Series: Benvenuti, Werner y Aguirre

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Benvenuti, Juan Cruz		38:17.276
2°	Werner, Mariano	a	0.299
3°	Canapino, Agustín	a	15.008
4°	Mangoni, Santiago	a	15.259
5°	Mazzacane, Gastón	a	15.520
6°	Aguirre, Valentín	a	15.846
7°	Ardusso, Facundo	a	17.628
8°	Urcera, José Manuel	a	23.479
9°	Santero, Julián	a	24.865
10°	Gini, Esteban	a	26.514
11°	Castellano, Jonatan	a	26.758
12°	Pernía, Leonel	a	28.603
13°	Ortelli, Guillermo	a	31.411
14°	Ugalde, Lionel	a	31.917
15°	Ledesma, Christian	a	34.140

3° FECHA / SAN NICOLÁS / 11 AL 13 DE SEPTIEMBRE

UNA VICTORIA REAL

Después de seis meses de receso por la pandemia del COVID-19, el TC volvió a las pistas y Nicolás Trosset se convirtió en el ganador de la primera competencia del fin de semana, ya que fue una fecha doble en el autódromo nicoleño. "Niki" fue protagonista del TC virtual durante el confinamiento, tanto en las carreras de TC como de TC Pick Up, pero a la hora de acelerar el Dodge preparado por el Uranga Racing, no dudó en llevarlo al éxito. Claro, todo se facilitó cuando Mariano Werner, sobresaliente protagonista del viernes y sábado, con sendas poles y triunfo en la serie, debió desertar por un inconveniente en una válvula del Ford cuando se encaminaba al triunfo. *"Estoy muy feliz, pese a que no se note por el barbijo"*, indicó el arrecifeño.



Pole: Werner / Series: Werner, Trosset y Aguirre

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Trosset, Nicolás		29:51.687
2°	Aguirre, Valentín	a	2.395
3°	Benvenuti, Juan Cruz	a	4.996
4°	Canapino, Agustín	a	5.606
5°	Mazzacane, Gastón	a	8.825
6°	Urcera, José Manuel	a	12.312
7°	Savino, José Ignacio	a	14.326
8°	Agrelo, Marcelo	a	14.637
9°	Mangoni, Santiago	a	16.019
10°	De Benedictis, Juan B.	a	16.481
11°	Lambiris, Mauricio	a	18.116
12°	Castellano, Jonatan	a	27.180
13°	Ortelli, Guillermo	a	27.750
14°	Ponte, Martín	a	28.098
15°	Gianini, Juan Pablo	a	28.279

4° FECHA / SAN NICOLÁS II / 11 AL 13 DE SEPTIEMBRE

TORPEDO TERRESTRE

Aguirre sacó a relucir sus aptitudes al volante en la segunda prueba del fin de semana en San Nicolás, ayudado por el gran funcionamiento del Dodge preparado por el JP Carrera. El de Arrecifes venció en la segunda serie y, en la final, no lo dejó ni pestañear a Gastón Mazzacane, quien largó al lado con el Chevrolet del Coiro Dole Racing. *"Destaco el trabajo del equipo, que con unos pequeños retoques del sábado para el domingo, nos permitieron ganar en el ritmo del coche en carrera. Estoy feliz por tener la victoria y la punta del campeonato"*, se ilusionaba el "Torpedo". El campeón Agustín Canapino y Juan Cruz Benvenuti superaron a Mazzacane en la misma maniobra para subir al podio.



Pole: Werner / Series: Canapino, Aguirre y Mazzacane

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Aguirre, Valentín		32:08.844
2°	Canapino, Agustín	a	0.685
3°	Benvenuti, Juan Cruz	a	5.532
4°	Mazzacane, Gastón	a	6.158
5°	Werner, Mariano	a	6.513
6°	Santero, Julián	a	10.890
7°	Ardusso, Facundo	a	11.502
8°	Trosset, Nicolás	a	12.012
9°	De Benedictis, Juan B.	a	12.433
10°	Ledesma, Christian	a	13.261
11°	Urcera, José Manuel	a	13.747
12°	Gianini, Juan Pablo	a	18.471
13°	Catalán Magni, Juan T.	a	19.063
14°	Okulovich, Carlos	a	19.322
15°	Ortelli, Guillermo	a	23.241

5° FECHA / BUENOS AIRES / 3 Y 4 DE OCTUBRE

DE NUEVO VALENTÍN

La performance del Dodge de Aguirre no hizo mella pese a los 20 kilos que debió cargar por el triunfo en San Nicolás. En el Coliseo porteño, el "Torpedo" se colocó al frente del pelotón en la largada, seguido por Juan Martín Trucco, Mariano Werner y Agustín Canapino, el más veloz del sábado (con récord del trazado 12 incluido), pero sin ritmo para la serie y la carrera del domingo. Para colmo, en el inicio, la rotura del radiador de la Chevy lo hizo patinar en la Horquilla y abandonó prematuramente, al igual que Juan Cruz Benvenuti, quien se quedó sin transmisión en el Torino y cedió buen terreno en el campeonato. Con todas a favor, Aguirre se dedicó a girar con tranquilidad, se encaminó hacia su segundo triunfo en fila y se consolidó en la cima del certamen.



Pole: Canapino / Series: Canapino, Aguirre y Trucco

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Aguirre, Valentín		36:49.413
2°	Trucco, Juan Martín	a	0.749
3°	Werner, Mariano	a	6.371
4°	Mangoni, Santiago	a	7.186
5°	Ledesma, Christian	a	8.487
6°	Gini, Esteban	a	11.439
7°	Ciantini, Diego	a	14.072
8°	Ardusso, Facundo	a	15.615
9°	Urcera, José Manuel	a	15.951
10°	Moriatis, Emanuel	a	16.311
11°	Santero, Julián	a	17.151
12°	Mazzacane, Gastón	a	21.683
13°	Trosset, Nicolás	a	26.666
14°	Ponce de León, Gabriel	a	27.019
15°	Cotignola, Nicolás	a	27.562

6° FECHA / SAN NICOLÁS III / 10 Y 11 DE OCTUBRE

¡AL FIN, WERNER!

Dicen que la tercera es la vencida y Werner lo ratificó en la cita nicoleña, porque tras la desclasificación en Viedma, donde ganó en pista, y la deserción en la primera de San Nicolás, cuando tenía el triunfo en la mano, pudo gritar bien fuerte y desahogarse de todas las frustraciones. Con cambios para este compromiso en el equipo (los Occhionero decidieron no continuar con el DTA y el Ford pasó por un taller de Marcos Laborda), el entrerriano no se desenfocó de su objetivo, el de ganar, y realizó la serie más veloz. Agustín Canapino, el poleman, no se la hizo fácil e intentó, por afuera, en el lanzamiento, pero Mariano lo porfió y mantuvo el liderazgo. Luego, Leonel Pernía les ganó las posiciones a Christian Ledesma y Canapino, pero ambos las recuperaron y fueron escoltas.



Pole: Canapino / Series: Canapino, Werner y Pernía

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Werner, Mariano		34:38.594
2°	Ledesma, Christian	a	1.309
3°	Canapino, Agustín	a	2.501
4°	Benvenuti, Juan Cruz	a	5.184
5°	Pernía, Leonel	a	6.135
6°	Gini, Esteban	a	6.260
7°	Agrelo, Marcelo	a	6.635
8°	Lambiris, Mauricio	a	6.978
9°	Trucco, Juan Martín	a	7.325
10°	Santero, Julián	a	7.745
11°	Trosset, Nicolás	a	7.947
12°	Mangoni, Santiago	a	8.409
13°	Bonelli, Nicolás	a	9.010
14°	Castellano, Jonatan	a	9.312
15°	Fontana, Norberto	a	9.950

7° FECHA / LA PLATA / 6 AL 8 DE NOVIEMBRE

A LO CAMPEÓN

En la carrera del sábado, ya que esta fue la segunda fecha doble del año para definir a los protagonistas de la Copa de Oro, Werner no tuvo rivales y se llevó una nueva victoria, la cual la comenzó a edificar en la serie, porque tras clasificar 5º para este compromiso, el paranaense se tiró por afuera para superar a Esteban Gini, el de Quilmes se defendió por la cuerda, pero cuando empezaron a doblar en el curvón, Mariano se tiró por adentro en un cambio de volante, sorprendió al "Tubo" y se metió al frente de la fila a la salida de la variante. Una gran maniobra que le sirvió para anotarse otro éxito parcial y largar adelante en la final, en la que Juan Cruz Benvenuti, autor de sendas pole position, no pudo darle pelea y se conformó con el segundo puesto.



Pole: Benvenuti / Series: Benvenuti, Werner y Mangoni

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Werner, Mariano		33:50.953
2°	Benvenuti, Juan Cruz	a	2.255
3°	Mangoni, Santiago	a	3.025
4°	Gini, Esteban	a	3.432
5°	Lambiris, Mauricio	a	4.181
6°	Castellano, Jonatan	a	4.741
7°	Ciantini, Diego	a	5.754
8°	Canapino, Agustín	a	6.142
9°	Gianini, Juan Pablo	a	8.073
10°	Ledesma, Christian	a	8.920
11°	Aguirre, Valentín	a	10.975
12°	De Benedictis, Juan B.	a	11.824
13°	Di Palma, Luis José	a	12.407
14°	Catalán Magni, Juan T.	a	14.101
15°	Pernía, Leonel	a	16.479

8° FECHA / LA PLATA II / 6 AL 8 DE NOVIEMBRE

NO HAY DOS SIN TRES

El domingo, el desarrollo de la jornada fue muy similar a la del sábado. Juan Cruz Benvenuti se impuso con autoridad en la primera serie ante Leonel Pernía, Mariano Werner hizo lo propio con Esteban Gini y Santiago Mangoni venció en la tercera. En la competencia final, el de Ford ni pestañó para ponerse al tope del pelotón, Benvenuti lo siguió y Gini, quien superó a Mangoni en la sexta vuelta, completó el trío del podio. *"Hemos trabajado fuerte, dedicando mucho tiempo. Tenemos que seguir en este camino"*, comentó el ganador por tercera vez en fila, algo que no pasaba desde hace una década (con Emanuel Moriatis en La Plata y Buenos Aires 2009 y Mar de Ajó 2010). Benvenuti se llevó la Etapa Regular, mientras que Werner, José Manuel Urcera, Nicolás Trosset, Valentin Aguirre, Agustin Canapino, Gini, Christian Ledesma, Juan Pablo Gianini, Juan Bautista De Benedictis, Mangoni y Julián Santero completaron los 12 de Oro.



Pole: Benvenuti / Series: Benvenuti, Werner y Mangoni

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Werner, Mariano		30:23.389
2°	Benvenuti, Juan Cruz	a	2.600
3°	Gini, Esteban	a	2.764
4°	Mangoni, Santiago	a	3.221
5°	Gianini, Juan Pablo	a	3.742
6°	Pernía, Leonel	a	4.044
7°	Ledesma, Christian	a	4.305
8°	Ciantini, Diego	a	4.599
9°	Lambiris, Mauricio	a	4.990
10°	Castellano, Jonatan	a	5.355
11°	Moriatis, Emanuel	a	6.373
12°	Ponce de León, Gabriel	a	7.350
13°	Aguirre, Valentín	a	7.657
14°	Santero, Julián	a	8.798
15°	Urcera, José Manuel	a	10.531

9° FECHA / BUENOS AIRES II / 14 Y 15 DE NOVIEMBRE

LA MANU ARRIBA

Después de recalar en Las Toscas Racing, tras desvincularse del JP Carrera, el Chevrolet fue modificado en varios aspectos en el taller de Canning, Posteriormente, Urcera realizó una exhaustiva jornada de pruebas y los motoristas Iván Bondaruk y Walter Alifraco metieron mano en el multiválvulas. Y en Buenos Aires, en la apertura de la Copa de Oro, Manu se presentó como candidato firme a pelearle la definición a Mariano Werner y Juan Cruz Benvenuti, los favoritos. Marcó la pole, ganó la segunda serie más veloz y en la final, pugnó con Julián Santero por la punta, pero el Ford del Memo Corse tenía mejor aceleración y el mendocino se mantuvo al frente. Pero en la sexta vuelta, el Falcon se quedó sin tracción y el rionegrino capturó el liderazgo hasta la bandera de cuadros. Christian Ledesma y Werner fueron escoltas.



Pole: Urcera / Series: Urcera, Werner y Santero

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Urcera, José Manuel		39:58.951
2°	Werner, Mariano	a	0.669
3°	Ledesma, Christian	a	1.152
4°	Trucco, Juan Martín	a	1.478
5°	Ciantini, Diego	a	2.017
6°	Castellano, Jonatan	a	2.407
7°	Mazzacane, Gastón	a	3.109
8°	Gianini, Juan Pablo	a	3.960
9°	Trosset, Nicolás	a	4.706
10°	Moriatis, Emanuel	a	5.276
11°	Benvenuti, Juan Cruz	a	5.802
12°	Di Palma, Luis José	a	6.054
13°	Lambiris, Mauricio	a	6.500
14°	Ortelli, Guillermo	a	7.551
15°	Okulovich, Carlos	a	7.709

10° FECHA / SAN JUAN / 12 Y 13 DE DICIEMBRE

REVANCHA DE SANTERO

Hace un año, el mendocino se había retirado de El Villicum con un sabor amargo, porque ganó la carrera especial con el Ford de Emanuel Moriatis pero, un error del equipo al cambiar la rueda en la vuelta equivocada, lo dejó con las manos vacías. En esta penúltima cita, y con el auto del Memo Corse, Julián pudo tomarse revancha de aquel episodio y del abandono de la fecha anterior en el "Gálvez", cuando iba ganando. Venció en la serie más veloz y Agustin Canapino largó al lado, pero el Ford mostró contundencia y el campeón no tuvo oportunidades para atacar. Para colmo, cuando promediaba la competencia, el motor se rompió y el arrecifeño se despidió de la chance de retener el 1. Gastón Mazzacane y Jonatan Castellano fueron escoltas y entraron a la Copa por los "3 del último minuto", sumados a Mauricio Lambiris.



Pole: Canapino / Series: Canapino, Mazzacane y Santero

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Santero, Julián		41:03.720
2°	Mazzacane, Gastón	a	0.903
3°	Castellano, Jonatan	a	1.264
4°	Werner, Mariano	a	2.244
5°	Benvenuti, Juan Cruz	a	2.684
6°	Moriatis, Emanuel	a	5.563
7°	Bonelli, Nicolás	a	6.488
8°	Lambiris, Mauricio	a	6.906
9°	Mangoni, Santiago	a	7.299
10°	Ledesma, Christian	a	7.857
11°	Gini, Esteban	a	8.173
12°	Fontana, Norberto	a	8.782
13°	De Benedictis, Juan B.	a	8.960
14°	Agrelo, Marcelo	a	9.528
15°	Ortelli, Guillermo	a	10.890

11° FECHA / SAN JUAN II / 19 Y 20 DE DICIEMBRE

CEDIÓ EL CETRO FELIZ

La deserción de una semana antes, por la rotura del motor cuando seguía de cerca a Julián Santero, dejó sin chances a Canapino de la lucha por retener la corona. Pero el equipo SpeedAgro Racing no bajó los brazos, reparó a cero el impulsor en su taller de Arrecifes y volvió a San Juan con las ilusiones renovadas... Por lo menos para despedirse del 1 con una alegría. Y así fue. Porque Agustín se colocó segundo en la clasificación, ¡a una milésima de Juan Pablo Gianini!, dominó la batería más rápida y en la final, se impuso de punta a punta, sin fisuras y con una contundencia insoslayable. Jonatan Castellano y Gastón Mazzacane volvieron a demostrar los buenos funcionamientos de sus coches y terminaron en el podio, mientras que Mariano Werner efectuó una carrera muy pensante, llegó 5° y celebró.



Pole: Gianini / Series: Gianini, Canapino y Lambiris

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Canapino, Agustín		37:12.954
2°	Castellano, Jonatan	a	4.431
3°	Mazzacane, Gastón	a	5.061
4°	Lambiris, Mauricio	a	5.724
5°	Werner, Mariano	a	9.289
6°	Ledesma, Christian	a	9.582
7°	Urcera, José Manuel	a	10.271
8°	Santero, Julián	a	10.484
9°	Benvenuti, Juan Cruz	a	11.699
10°	Moriatis, Emanuel	a	12.833
11°	Mangoni, Santiago	a	14.030
12°	De Benedictis, Juan B.	a	16.062
13°	Gini, Esteban	a	16.453
14°	Di Palma, Luis José	a	17.394
15°	Bonelli, Nicolás	a	18.633



VICTORIAS POR PILOTO

Piloto	Triunfos
Mariano Werner	3
Valentín Aguirre	2
Facundo Ardusso	1
Juan C. Benvenuti	1
Nicolás Trosset	1
José M. Urcera	1
Julián Santero	1
Agustín Canapino	1

VICTORIAS EN SERIES

Piloto	Triunfos
Mariano Werner	6
Agustín Canapino	5
Valentín Aguirre	4
Gastón Mazzacane	3
Juan C. Benvenuti	3
Julián Santero	3
Santiago Mangoni	2
José M. Urcera	1
Juan P. Gianini	1
Mauricio Lambiris	1
Leonel Pernía	1
Nicolás Trosset	1
Juan M. Trucco	1
Facundo Ardusso	1

POLES POR PILOTO

Piloto	Pole
Juan C. Benvenuti	3
Agustín Canapino	3
Mariano Werner	2
Facundo Ardusso	1
José M. Urcera	1
Juan P. Gianini	1

VICTORIAS POR EQUIPO

Equipo	Triunfos
Memo Corse	4
JP Carrera	3
SpeedAgro Racing	1
Renault Sport Torino Team	1
Team Laboritto Jr	1
Uranga Racing	1

51 *PILOTOS PARTICIPARON EN, AL MENOS, UNA CARRERA DE LA TEMPORADA 2020. UN BUEN NÚMERO PESE A LA PANDEMIA Y LA CRISIS ECONÓMICA.*

MARCA POR MARCA

MARCA	Poles	Series	Carreras	Podios	RV
Chevrolet	4	11	2	10	3
Dodge	-	6	3	7	2
Ford	3	11	4	9	5
Torino	4	5	2	7	1

COPA DE ORO

Pos.	Piloto	Bonus	#1	#2	#3	Puntos
1°	Werner, Mariano*	24	42	35.5	51.75	153.25
2°	Castellano, Jonatan	-	33	38.5	62.25	133.75
3°	Mazzacane, Gastón	-	31.5	42	57.75	131.25
4°	Benvenuti, Juan Cruz*	23	27	33.5	44.25	127.75
5°	Ledesma, Christian	0	38.5	28	49.5	116
6°	Urcera, José Manuel*	8	47	18	48	113
7°	Lambiris, Mauricio	-	24.5	31	54	109.5
8°	Santero, Julián*	0	8	45	46.5	99.5
9°	Canapino, Agustín*	0	12.5	10	67.5	90
10°	De Benedictis, Juan B.	0	23	23	39	85
11°	Mangoni, Santiago	0	10.5	29.5	41.25	81.25
12°	Gianini, Juan Pablo	0	30.5	23	24	77.5
13°	Trosset, Nicolás*	8	29	16.5	20.25	73.75
14°	Gini, Esteban	0	9	26.5	37.5	73
15°	Aguirre, Valentín*	16	10	5	12	43

*Pilotos que ganaron durante el presente calendario (requisito para ser campeón).

CAMPEONES DEL TC

Año	Piloto	Marca
1937	Eduardo Pedrazzini	Ford
1938	Ricardo Risatti	Ford
1939	Ángel Lo Valvo	Ford
1940	Juan Manuel Fangio	Chevrolet
1941	Juan Manuel Fangio	Chevrolet
1947	Oscar Gálvez	Ford
1948	Oscar Gálvez	Ford
1949	Juan Gálvez	Ford
1950	Juan Gálvez	Ford
1951	Juan Gálvez	Ford
1952	Juan Gálvez	Ford
1953	Oscar Gálvez	Ford
1954	Oscar Gálvez	Ford
1955	Juan Gálvez	Ford
1956	Juan Gálvez	Ford
1957	Juan Gálvez	Ford
1958	Juan Gálvez	Ford
1959	Rodolfo De Álzaga	Ford
1960	Juan Gálvez	Ford
1961	Oscar Gálvez	Ford
1962	Dante Emiliozzi	Ford
1963	Dante Emiliozzi	Ford
1964	Dante Emiliozzi	Ford
1965	Dante Emiliozzi	Ford
1966	Juan Manuel Bordeu	Chevrolet
1967	Eduardo Copello	Torino
1968	Carlos Pairetti	Chevrolet
1969	Gastón Perkins	Torino
1970 F.A	Rubén Luis Di Palma	Torino
1970 F.B	Eduardo Copello	Torino
1971	Rubén Luis Di Palma	Torino
1972	Héctor Luis Gradassi	Ford
1973	Nasif Estéfano	Ford
1974	Héctor Luis Gradassi	Ford
1975	Héctor Luis Gradassi	Ford
1976	Héctor Luis Gradassi	Ford
1977	Juan María Traverso	Ford
1978	Juan María Traverso	Ford
1979/80	Francisco Espinosa	Chevrolet
1980/81	Antonio Aventín	Dodge
1981	Roberto Mouras	Dodge
1982	Jorge Martínez Boero	Ford
1983	Roberto Mouras	Dodge
1984	Roberto Mouras	Dodge
1985	Roberto Mouras	Dodge
1986	Oscar Angeletti	Dodge
1987	Oscar Castellano	Dodge
1988	Oscar Castellano	Dodge
1989	Oscar Castellano	Ford
1990	Emilio Satriano	Chevrolet
1991	Oscar Aventin	Ford
1992	Oscar Aventin	Ford
1993	Walter Hernández	Ford
1994	Eduardo Ramos	Ford
1995	Juan María Traverso	Chevrolet
1996	Juan María Traverso	Chevrolet
1997	Juan María Traverso	Chevrolet
1998	Guillermo Ortelli	Chevrolet
1999	Juan María Traverso	Ford
2000	Guillermo Ortelli	Chevrolet
2001	Guillermo Ortelli	Chevrolet
2002	Guillermo Ortelli	Chevrolet
2003	Ernesto Bessone	Dodge
2004	Omar Martínez	Ford
2005	Juan Manuel Silva	Ford
2006	Norberto Fontana	Dodge
2007	Christian Ledesma	Chevrolet
2008	Guillermo Ortelli	Chevrolet
2009	Emanuel Moriatis	Ford
2010	Agustín Canapino	Chevrolet
2011	Guillermo Ortelli	Chevrolet
2012	Mauro Giallombardo	Ford
2013	Diego Aventin	Ford
2014	Matías Rossi	Chevrolet
2015	Omar Martínez	Ford
2016	Guillermo Ortelli	Chevrolet
2017	Agustín Canapino	Chevrolet
2018	Agustín Canapino	Chevrolet
2019	Agustín Canapino	Chevrolet
2020	Mariano Werner	Ford

CAMPEONATO GENERAL

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TOTAL DE PUNTOS	#1 VIEDMA - 16/02	#2 NEUQUÉN - 08/03	#3 SAN NICOLÁS - 12/09	#4 SAN NICOLÁS II - 13/09	#5 BUENOS AIRES - 04/10	#6 SAN NICOLÁS III - 11/10	#7 LA PLATA - 07/11	#8 LA PLATA II - 08/11	#9 BUENOS AIRES II - 15/11	#10 SAN JUAN - 13/12	#11 SAN JUAN II - 20/12
1°	3	Werner, Mariano***	Ford	**389,25**	0	42	12	32.5	38.5	**45**	**45**	**45**	42	35.5	51.75
2°	96	Benvenuti, Juan Cruz*	Torino	**384,25**	25.5	**47**	38.5	38.5	6.5	35.5	46	42	27	33.5	44.25
3°	2	Urcera, José Manuel*	Chevrolet	**319**	32	31	33	27.5	30.5	15.5	14	22.5	**47**	18	48
4°	68	Santero, Julián*	Ford	**317,5**	42	29.5	18	33.5	27	28.5	16	23.5	8	**45**	46.5
5°	10	Ledesma, Christian	Chevrolet	**310,5**	5	22.5	5	27	33.5	41.5	28	32	38.5	28	49.5
6°	33	Gini, Esteban	Torino	**305,5**	34	28	15.5	15	33	33	35.5	38.5	9	26.5	37.5
7°	14	Mazzacane, Gastón	Chevrolet	**303,25**	8	34	34.5	36	25.5	12	6.5	15.5	31.5	42	57.75
8°	11	Castellano, Jonatan	Dodge	**302,75**	7.5	28.5	26	9.5	11	24	33.5	29	33	38.5	62.25
9°	1	Canapino, Agustín*	Chevrolet	**301**	7	38.5	35	42	10	41	31	6.5	12.5	10	**67.5**
10°	9	Mangoni, Santiago	Chevrolet	**296,25**	9.5	35.5	29.5	3	35.5	27	39	36	10.5	29.5	41.25
11°	82	Lambiris, Mauricio	Ford	**288,5**	16	15	27	7.5	18	31.5	34.5	29.5	24.5	31	54
12°	5	Aguirre, Valentín**	Dodge	**280**	31.5	34	42	**45**	**45**	5	25.5	25	10	5	12
13°	7	De Benedictis, Juan B.	Ford	**264,5**	38.5	21	28.5	28.5	5	11	26.5	20.5	23	23	39
14°	188	Trosset, Nicolás*	Dodge	**264,25**	27.5	20.5	**45**	31	23.5	27	6	18	29	16.5	20.25
15°	51	Gianini, Juan Pablo	Ford	**259**	34.5	12	22.5	27	0	21.5	29.5	34.5	30.5	23	24
16°	26	Moriatis, Emanuel	Ford	**238,25**	24.5	19.5	13	4	28	0	20	27.5	27	32	42.75
17°	118	Agrelo, Marcelo	Torino	**226,5**	4.5	13.5	31	15.5	18	32	20.5	22	16	22	31.5
18°	4	Ardusso, Facundo*	Torino	**215,25**	**47**	32	20.5	32	30.5	7	-	-	0	15.5	30.75
19°	77	Ciantini, Diego	Torino	**206**	30.5	9.5	5.5	17	32	6	32	31	34.5	8	-
20°	6	Pernía, Leonel	Torino	**203,25**	5	26	8	22.5	6	35	24	33.5	3	20	20.25
21°	18	Trucco, Juan Martín	Dodge	**188,25**	9	3	15.5	11	42	29.5	5.5	6	35	5.5	26.25
22°	27	Bonelli, Nicolás	Ford	**187,75**	19	2	10	11	14.5	25.5	14.5	10	15	32.5	33.75
23°	100	Okulovich, Carlos	Torino	**182,25**	24.5	3	18	24	20.5	17	3	3.5	22.5	18.5	27.75
24°	107	Ortelli, Guillermo	Chevrolet	**181,75**	17	24	24	23	3	8	9	7.5	21	22	23.25
25°	138	Di Palma, Luis José	Ford	**146,5**	6	3.5	2	9	4.5	5.5	24	16.5	25	14.5	36
26°	17	Spataro, Emiliano	Ford	**129,25**	11.5	12.5	7	18.5	16	20	6.5	2	9.5	7	18.75
27°	30	Della Motta, Facundo	Torino	**127,5**	3	14	20.5	7	12	4	17.5	13	14	0	22.5
28°	25	Fontana, Norberto	Chevrolet	**119**	24	3	3	4.5	8.5	22.5	10.5	4.5	13.5	25	0
29°	53	Catalán Magni, Juan T.	Ford	**114**	9.5	2	4	24.5	3	18.5	23	14	4	4	7.5
30°	111	Silva, Juan Manuel	Ford	**112,75**	18	4.5	6	3.5	19.5	3	8	19	3	11	17.25
31°	21	Ponce de León, Gabriel	Ford	**101,5**	7	2	9	3.5	23	6.5	3	26	4.5	9.5	7.5
32°	88	Ponte, Martín	Dodge	**99**	21	4	23	2	0	3	15	3	4.5	10	13.5
33°	144	Savino, José Ignacio	Ford	**92**	5.5	15.5	31.5	14.5	2	10.5	7.5	5	-	-	-
34°	22	Ebarlín, Juan José	Chevrolet	**84,5**	16	9	3	16	13.5	-	3	0	4.5	7.5	12
35°	114	Ferrante, Gastón	Torino	**80,5**	15	7	16.5	5	11	0	11	8	7	-	-
36°	86	Costanzo, Pablo	Torino	**79,5**	5	3	6	4	11.5	4.5	19.5	13	13	0	-
37°	54	Cotignola, Nicolás	Torino	**79**	3	3	3	11	22	5	3	10.5	18.5	-	-
38°	129	Ruggiero, Alan	Ford	**65**	16	3	2.5	14	4	14.5	2	3	-	1.5	4.5
39°	79	Nolesi, Mathías	Ford	**64**	4	3.5	13	3	3	14	3	3	-	13	4.5
40°	44	Jalaf, Matías	Ford	**54,5**	11	9	3.5	5	0	11	3	3	-	9	-
41°	91	Campanera, Laureano	Chevrolet	**37,5**	-	-	-	-	8	3	3	3	17	3.5	-
42°	75	Alaux, Sergio	Chevrolet	**27,5**	21.5	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
43°	123	Rodríguez, Matías	Dodge	**25**	-	16	-	-	9	-	-	-	-	-	-
44°	101	Ugalde, Lionel	Torino	**23,5**	-	23.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
45°	115	De Carlo, Diego	Chevrolet	**21,5**	-	2	2	-	3	-	-	-	14.5	-	-
46°	108	Ventricelli , Luciano	Ford	**17**	14	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
47°	55	Mulet, Leandro	Dodge	**16,5**	-	-	3.5	0	0	4	3	3	3	-	-
48°	50	Dose, Christian	Chevrolet	**14**	3	3	-	-	-	-	5	3	-	-	-
49°	28	González, Nicolás	Dodge	**6**	-	-	3	3	-	-	-	-	-	-	-
50°	39	Bruno, Juan Martín	Dodge	**4**	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
51°	72	Serrano, Martín	Chevrolet	**3**	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-

*Cantidad de triunfos. En rojo, los clasificados a la Copa de Oro. En azul, los 3 del último minuto.

LO QUE DEJÓ EL AÑO



LA PRIMERA DE "NIKI". En la primera competencia de San Nicolás, Nicolás Trosset se convirtió en el 217° ganador de la historia del TC, en su carrera 52. El arrecifeño sacó provecho del abandono de Mariano Werner para obtener su debut triunfal, al mando del Dodge preparado por el Uranga Racing.

7 PILOTOS SUFRIERON DE CORONAVIRUS DURANTE LA DISPUTA DEL CAMPEONATO: JUAN JOSÉ EBARLÍN, MARCELO AGRELO, JULIÁN SANTERO, LEONEL PERNÍA, FACUNDO ARDUSSO, GASTÓN FERRANTE Y DIEGO CIANTINI. ADEMÁS, CHRISTIAN DOSE LO CONTRAJO DURANTE EL RECESO, MIENTRAS QUE AGUSTIN CANAPINO SE RECUPERÓ RECIENTEMENTE.





LA EXITOSA BURBUJA DEL TC. El automovilismo, y más precisamente de la mano del TC, fue el primer deporte en la Argentina en regresar a la actividad oficial. Entre los días 10 y 12 de septiembre, la máxima categoría disputó una fecha doble en el Autódromo de San Nicolás, con un estricto protocolo sanitario aprobado por el Ministerio de Salud de la Nación. Testeos serológicos previos, burbujas entre los equipos, distanciamiento social y uso de tapabocas en todo momento, fueron clave para que el particular campeonato 2020 llegara a su fin y se cumplieran con las 11 competencias del año previstas.

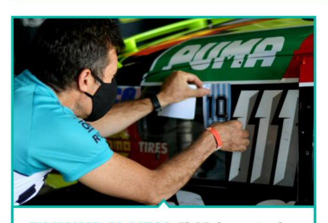
CAMBIÓ PARA QUE NADA CAMBIE... Tras la fecha doble de San Nicolás, Guillermo Ortelli se desvinculó del JP Carrera y, luego de conversaciones con varios equipos, recaló nuevamente en el Coiro Dole Racing. Y a pesar de que Ezequiel Giustozzi le preparó un motor nuevo para el Chevrolet, el "Rey de Salto" penó con el funcionamiento del coche durante todo el año. Sendos 13° puestos en las fechas 2° y 3° como lo mejor del año, y un opaco 24° lugar en el campeonato, suenan poco para un ídolo con el palmarés de Ortelli. Santiago Mangoni se subió a la Chevy que dejó el saltense, obteniendo muy buenos resultados parciales.

LOS CONTROLES Y PROTOCOLOS PARA HACERLE FRENTE A LA PANDEMIA DEL COVID-19, EL MAL AÑO DE GUILLERMO ORTELLI, EL REGRESO DEL PÚBLICO EN SAN JUAN Y LA VUELTA DE LA CATEGORÍA A BUENOS AIRES FUE LO MÁS DESTACADO DE LA TEMPORADA QUE PASÓ.





DE VUELTA EN EL COLISEO PORTEÑO. Tras dos años de ausencia, el Autódromo de Buenos Aires regresó al calendario del Turismo Carretera. El 4 de octubre, Valentín Aguirre festejó el triunfo con el Dodge del JP Carrera, mientras que el 15 de noviembre, comenzó la Copa de Oro y José Manuel Urcera se alzó con la victoria al mando del Chevrolet de Las Toscas Racing.



EN HONOR AL DIEGO. El 25 de noviembre falleció Diego Armando Maradona y el TC, como todo el mundo, le rindió homenaje al astro del fútbol mundial en cada auto, en cada box, en cada palabra, con alguna imagen relacionada con el 10. Además, los pilotos firmaron un mural que ya se encuentra en las paredes del Museo del TC en La Plata.



¡VOLVIÓ EL PÚBLICO! Además de ser el primer deporte en volver a la actividad, el TC fue el segundo evento deportivo en el país en recibir espectadores en las tribunas, después del Súper TC2000 en Buenos Aires. En la última cita de San Juan, 4.500 personas pudieron disfrutar del Gran Premio Coronación desde las gradas.



AYRTON LONDERO
CAMPEÓN 2020



TEXTO: D.C. | FOTOS: BH, ACTC Y J. PRINSICH (MIRADOR E.R.)

AFERRADO A SU SUEÑO

Ayrton se coronó en TC Pista con un Ford del Martínez Competición y cumplió el anhelo familiar que compartía con su papá: ascender al TC con el mismo equipo.


Ayrton Londero concretó el título en su tercera temporada en TC Pista, luego de trabajar desde mediados de 2017 (en TC Mouras) con los mismos mecánicos del equipo: "Nos entendemos muy bien y eso es fundamental para llegar a un nivel que me permita luchar y ganar un campeonato", arranca la nota al otro lado de la línea.

-¿Cómo te sentiste en las semanas siguientes a la obtención del título?

-En realidad fui cayendo de a poco. Desde el momento que terminó la temporada, la emoción vuelve a medida que me acuerdo de lo vivido. Es que, al repasar lo que ocurrió durante 2020, voy tomando más dimensión del objetivo que logramos. Haber ganado el campeonato es como un regalo del cielo. Fue una temporada excelente del equipo. Sabíamos que lograr el título no era fácil, pero gracias a Dios, el Fordcito volvió a rendir muy bien en la última fecha. Anímicamente, llegamos en buena forma, la finalidad era no perder la fe, por más que sabía lo difícil que era ganar el título.

-¿Cómo te preparaste mentalmente, sabiendo que eras el tercero en discordia?

-No sólo éramos el tercer equipo, además teníamos que lograr la victoria. Encaré el fin de semana con tranquilidad, yo estaba confiado porque la chance existía. El equipo también hizo un gran trabajo para preparar el auto. Me sentía capaz de afrontar esa exigencia en cuanto a todo lo que podía depender de mí. Conté con el apoyo de mi familia, ellos me transmitieron mucha confianza durante los días de cuarentena para salir a buscar el campeonato. Además, no fue menor el hecho de tener una excelente relación con el "Gurí". Desde chico lo tengo como a un ídolo y lo considero un gran amigo. La verdad, me sentí respaldado por él en muchos aspectos.

-Durante la transmisión de la carrera por televisión, se escuchó cómo te alentaba para que fueras a buscar el triunfo.

-Sí, en realidad me lo había dicho algunos segundos antes del momento que salió al aire. En esa vuelta estaba muy concentrado, viendo cómo atacar. Lo cierto es que nos preparamos anímicamente para encarar un momento así. Hicimos todo para eso, el equipo afrontó un esfuerzo enorme y realizó un trabajo excelente abajo del auto para que fuera competitivo y cumplir el objetivo.

-Otro momento clave de la competencia fueron los problemas de tus rivales directos, Andrés Jakos y Gastón Todino: ¿cómo reaccionaste cuando se tocaron entre ellos?



Junto a su mamá, Marisel, quien lo ha acompañado incondicionalmente.


Los vecinos de General Ramírez lo recibieron efusivamente y el intendente Gustavo Vergara le dedicó palabras elogiosas.

-Fue una situación que no tuve demasiado tiempo para procesarla, porque en ese tercer lanzamiento de la carrera, (Elio) Craparo se abrió por afuera y, después de haberlo intentado en las dos largadas anteriores, me pasó muy bien.

Difícil pero no imposible

-En esa instancia la prioridad era recuperar la punta para ganar el título: ¿en qué pensaste?

-Traté de concentrarme al máximo en el potencial de mi auto y percibir qué iba a poder hacer con el paso de las vueltas. Sabía que los dos Ford estuvieron muy parejos en la clasificación. Y la mínima diferencia que me permitió largar la carrera en la pole se debió, probablemente, a que me tocó correr la primera serie con un piso más fresco. Igual, Craparo había intentado equilibrarme en las largadas anteriores: creo que en esos dos ensayos previos tomó buenas referencias y por eso logró ejecutar una gran maniobra. Pero desde ese momento lo empecé a correr, tratando de presionarlo. Sabía que con las vueltas, los autos se iban a desgastar. La cantidad de frenajes que tiene el circuito, más la temperatura elevada, podría mermar el rendi-

RECEPCIÓN DE HÉROE

Su regreso a Entre Ríos y la entrada a General Ramírez se produjo el lunes siguiente al día de la consagración. No hubo siesta en la ciudad. La gente se acercó a recibirlo sin preocuparse por desatender una de sus más arraigadas costumbres. *"La verdad que la siesta es sagrada. Llegamos al mediodía y nadie se cansaba de festejar. Estuvimos hasta las 18,30. Me esperaron formando una caravana y armaron un escenario. Fue un recibimiento espectacular y, de mi parte, estoy muy contento de poder retribuirles tanta alegría con este título. Toda esa gente me estuvo apoyando durante el año. Les agradezco muchísimo por compartir mi sueño de llegar a correr en el TC. A ese día no me lo voy a olvidar nunca en mi vida. La luchamos de muy abajo. Muchas veces, antes de las carreras, estuvimos vendiendo comida o bonos de contribución para completar el presupuesto. Y la gente siempre estuvo predispuesta a colaborar"*, relató.



El pase al TC con el mismo equipo ya es una realidad. *"Fue muy duro llegar pero cumplimos el sueño"*, dijo Ayrton, quien corrió como invitado de Moriatis en los 1000 km de 2017.

SUS RESPETOS A WERNER

Ambos son entrerrianos y campeones. Además de tener en común una relación cordial con el "Gurí" Martínez, el año pasado pusieron a su provincia en lo más alto del deporte motor. Consultado por su cercanía con Mariano Werner, Londero se refirió con elogios al campeón de TC: *"Lo conozco desde que tengo cinco años. Siempre lo tuve muy arriba en mi consideración. Lo vi ganar muchas carreras, algunas dentro de los autódromos, otras detrás del alambrado. Como buen hincha de Ford, seguía incondicionalmente su campaña y la del 'Gurí'. Estaba esperando su campeonato. Son muchas las carreras que lo vi ganar. También me tocó estar cuando perdió la corona en 2010. Siento una satisfacción enorme que hayamos coincidido con estos títulos"*, señaló. *"Con el tiempo fui compartiendo distintas etapas. Últimamente, aparte de un trato personal, comenzó a surgir una relación más adulta, un diálogo entre colegas, y no dudó en darme sus consejos"*, comentó Ayrton.

Finalmente, las historias de ambos pilotos también se emparentan por haber superado momentos muy dolorosos en los comienzos de sus carreras. *"Antes, cuando era chico, tenía alguna cercanía con Mariano porque mi viejo lo conocía a él y a Gabriel, su hermano mayor, con quien llegó a correr algunas carreras. Y calculo que en las finales de San Juan, estuvieron los dos presentes: mi papá (Javier) y Gabriel, haciendo fuerza en cada uno de nuestros autos. Mi papá debe estar orgulloso de lo que hemos conseguido. Siempre nos mantuvimos unidos como familia"*, completó.

miento de los frenos. Y le apunté a eso.

-Diste en el clavo.
-Sobre el final de la carrera, entré mejor a la horquilla, hice muy bien la salida a la recta del fondo, y eso me permitió agarrar la chupada. Ahí logré una chance que, en ese momento, era a todo o nada. Me tiré por dentro y a él se le cruzó un poco el auto; así que, bueno, tuve que prestar mucha atención para esquivarlo y superarlo. Fue una situación límite porque alcancé a golpearlo un poquito fuerte pero, por suerte, no se desprendió ni se rompió nada de mi auto.

-¿Fue una maniobra preparada?
-No venía estudiando nada de las vueltas anteriores. Se dio en el momento. La categoría tiene muchos pilotos de excelente nivel y, cuando estas situaciones pasan, la obligación es resolverlas bien. Sabía lo que había en juego, sentía las tensiones manejando el auto, pero hubo que poner toda la capacidad para ganar esa posición porque, a esa altura, lo que estaba en juego era nada menos que un título.



Con 23 años, disputó 41 carreras en TC Pista, logrando 4 victorias y 11 visitas al podio.

-¿Fue tu mejor carrera?
-Sí, porque estaba en juego el campeonato y pude ganarlo con una buena maniobra, pero podría haber salido mal, y entonces ahora estaríamos hablando de otra cosa. Son carreras de autos y esta vez nos tocó a nosotros disfrutar la alegría de este deporte. Hay que aprovechar el momento.



Después de 8 años (con Luciano Ventricelli en 2012), el título de la división fue para un Ford.

-¿Se te cruzó el fantasma del 2017, cuando perdiste el título de TC Mouras por 1,5 puntos en la última fecha?
-Esa final ya la tengo asumida, como la del 2018, cuando me jodí la columna vertebral en un accidente. En ambas temporadas estábamos punteros del campeonato. Por otro lado, el 2019 si bien arrancamos muy bien, no pudi-

mos terminar como queríamos. Este último año lo encaramos con toda esa experiencia encima y renovamos la fe, mantuvimos la convicción de poder llegar otra vez con esperanzas a la última carrera.

-Tras la pandemia, de los dos autos que el equipo ponía en pista, sólo presentó el tuyo. ¿Ese cambio fue favorable?

-No sabría decirlo con exactitud. Obviamente, en un equipo como el del "Gurí", la atención de su personal es de primera línea en todas las fechas. Después, contar con dos autos, puede presentar ventajas y desventajas: es beneficioso para el desarrollo en el chasis pero, al mismo tiempo, es bravo competir con un compañero de equipo.



Junto al "Gurí", su ídolo y jefe de equipo.

Un campeón completo

-¿Qué nos podés decir de tu profesión como piloto?

-Considero que soy un piloto normal, siempre tuve amor por el deporte, soy un apasionado de esta actividad y poder manejar autos de carrera me encanta. También me gusta mucho la mecánica. Me siento muy cómodo arriba de un TC.



Todo comenzó cuando su papá Javier le regaló un karting y lo acompañó a cumplir su sueño.

-¿Y en cuanto al carácter?

-Me considero tranquilo. Tal vez más a la hora de correr las carreras que para clasificar. Pero cuando hay que ser agresivo e ir a la chapa no escatimo ir al roce para ganar o defender una posición.

-¿Participás bastante en las charlas técnicas del equipo?

-Sí, cuando termina la actividad de los mecánicos, me quedo en el box con los ingenieros a analizar mí rendimiento sobre el auto y sacar conclusiones. En mi opinión, hay varios aspectos que son necesarios entender para pulirme como piloto. Eso me permite también salir a pista con confianza y sentirme más tranquilo arriba del auto. Obviamente, las decisiones las toman ellos, yo me limito a transmitirles el comportamiento. Pero me gusta preguntar por cada cambio que hacen y asimilarlo, porque toda esa información me va nutriendo para seguir creciendo en el automovilismo.

-¿Y ahora? Habrá que esperar para correr con un Ford en TC....

-Sí, son las reglas de la categoría. La idea es preparar un Torino, pero si no buscaremos otra. De nuestra parte, ya empezamos a trabajar con el presupuesto porque es mucho mayor que el de TC Pista.

¡GRACIAS A LOS PILOTOS Y EQUIPOS POR CONFIAR UN NUEVO AÑO EN NUESTRO TRABAJO! VAMOS POR UN EXITOSO 2021.



MANU URCERA - GANADOR 9ª FECHA TC



CHRISTIAN LEDESMA - TC



JULIÁN SANTERO - GANADOR 10ª FECHA TC



AYRTON LONDERO - CAMPEÓN TC PISTA 1°



OTTO FRITZLER - GANADOR 9ª FECHA TC MOURAS



MATÍAS FRANO - TC MOURAS



TOBÍAS MARTÍNEZ - CAMPEÓN TC PISTA MOURAS 1°



MATÍAS RODRÍGUEZ - SUBCAMPEÓN TC PICK UP



LUCAS GRANJA - CAMPEÓN PROCAR 4000 CLASE A 1°



RONI CAGGIANO - CAMPEÓN PROCAR 4000 CLASE B 1°



CARLOS OKULOVICH - GANADOR 8ª FECHA TN C3



GERMÁN PIETRANERA - CAMPEÓN TURISMO 4000 ARGENTINO 1°



TEXTO: D.C. | FOTOS: SSP Fotos y BH



IVÁN MÁS TÍTULOS...

El oriundo de Mechongué -radicado en Mar del Plata- sumó su primer campeonato en una de las categorías de la ACTC (3° en autos con techo) y se ilusiona con su debut en TC Pista.

"*Nunca es tarde cuando la dicha es buena*", aconseja un dicho popular. Y aunque Iván Ramos tuvo que esperar un poco más de lo que hubiese querido para tener frente a sí la habilitación de correr en el Turismo Carretera, finalmente la consiguió gracias a su último título de TC Mouras. Lo hizo junto al equipo de Esteban Trotta, con el mismo auto que en 2019 le dio el campeonato a Marcos Landa. Eso sí: la definición no estuvo al alcance de la mano. Recién logró aferrarse al título en las últimas vueltas de la final, luego de sobreponerse a varios contratiempos en esa última fecha: "*El sábado* -recuerda- *salimos a clasificar confiados que debíamos hacerlo en el grupo uno, pensando que el ordenamiento era por ranking. Pero no, era por sorteo, y ese error nos complicó. La confusión vino porque todos nuestros rivales del campeonato estaban en esa tanda. La situación se prestó para que no diera margen a sospechas*".

-¿Cómo te repusiste anímicamente?

-Si bien los chicos se habían puesto mal, estaba tranquilo y confiado porque teníamos por delante el desafío de la serie. Cuando el domingo se rompió el motor en el parcial, no lo podíamos creer. Nos había dejado de a pie al final de la recta, faltando una vuelta. Y ahora que lo pienso, con el resultado puesto, creo que fue una suerte, porque si aguantaba se iba a romper en la final y, ahí sí, habríamos quedado marginados de la pelea. El motor que pusimos era el de repuesto y, aunque le faltaba un poquito de potencia, nos alcanzó para llegar. No pudimos pelear la carrera pero fue suficiente para conseguir el objetivo.

-¿De qué manera superaste mentalmente esa situación?

-Las primeras vueltas, hasta que entró el Auto de Seguridad, trataba de avanzar lo más posible, tomando nota de la posición que ocupaba, pero no sabía cómo teníamos que llegar. Después, me avisaron que necesitaba recuperar siete lugares y me concentré hasta escalar a la posición que me aseguraba el título. Con todo, fue un sufrimiento, porque el aceite del motor había levantado un poco la temperatura y, a esa altura, había gastado todo el auto.


La campaña 2020 culminó con 4 podios, 2 poles y 1 triunfo en la 4° fecha.

-La ventaja de puntos con la que llegaste a esta definición fue vital para lograr el campeonato.

-Olvidate. Antes de la carrera todo el mundo me decía, "Ya está, ya está, con esa ventaja es un trámite"; pero hasta que no te bajan la bandera no está dicha la última palabra. Son carreras de autos.

Alejando los fantasmas

En 2014 había peleado el campeonato de TC Pista Mouras y le tocó perder en la última fecha. Había arrancado muy bien ese torneo. También el Play Off. Pero a medida que pasaron las carreras decisivas, fue menguando esa ventaja. En la última competencia llegó a pelear el título mano a mano con Jonathan Vázquez. Hubo un roce cuando quiso pasarlo y se despistó. Uno fue desclasificado y el otro abandonó. La final la ganó Javier Jack, pero su auto no pasó la revisión técnica y salió campeón Claudio Di Noto Rama.

-¿Se te cruzó por la cabeza que podría suceder de nuevo una situación parecida a aquella?

-No. Cuando rompí el motor en la serie, sinceramente, no lo podía creer. Y si bien me vino ese recuerdo, por otro lado, me había pasado lo mismo en otra instancia: corría en karting y se me había roto el motor. Tuve que largar último y, para salir campeón, la única opción era alcanzar la victoria. Y lo hice. Por suerte, la historia en el TC Mouras terminó como la del karting.

16 años de automovilismo

Tras aquél subcampeonato de TC Pista Mouras, corrió algunas carreras en TC Mouras, pero no tuvo continuidad por problemas presupuestarios. *"Hice dos presentaciones en 2015 y, al otro año, cinco. Después corrí como invitado en los 500 km*



En 2019 se entusiasmó tras su campeonato en el Turismo Special de la Costa (con un Ford) y volvió a probar fortuna en el TC Mouras.

del TC en Olavarría", reseña.

Luego de un paréntesis hasta 2018, regresó al automovilismo zonal y se consagró campeón del Turismo Special de la Costa en 2019 con un Falcon. Con respecto al tiempo fuera de las pistas, estuvo muy bien invertido: estudió y se recibió de Ingeniero Industrial, montando oportunamente un pequeño taller. Gracias a sus conocimientos y a los de su socio, fueron contactados por la Municipalidad de General Alvarado para hacer barbijos en impresión 3D. Gracias a esta tecnología, proveyeron al personal esencial de clínicas y hospitales esos elementos bajo la designación N95. Son los mismos que utiliza el Departamento Médico de la ACTC, encabezado por el doctor Rodolfo Balinoti.

Sus inicios en el automovilismo habían arrancado en 2005, a bordo de un kart de la categoría Junior, en los zonales de la costa. De chico siempre dijo que quería uno, pero no había chance de que pudieran complacerlo. Hasta que a los diez años tuvo la posibilidad de conducir su primer chasis y, a los 12, iniciar su carrera. En 2006 salió campeón de la especialidad y, dos años más tarde, obtuvo el subcampeonato Sudam. En 2009 integró las filas del Turismo Special de la Costa, con una cupé Chevy, donde continuó hasta 2012, finalizando con otro subcampeonato. En la temporada siguiente debutó en el T4000 Argentino y culminó con el título, dando por finalizada su actuación para pasar al TC Pista Mouras.

-¿Qué clase de sensaciones nuevas sentiste con este tipo de autos?

-Tenía un poco de incertidumbre. Sabía que el Torino del Trotta Racing era muy bueno porque había sido campeón manejado por Landa. Al mismo tiempo, había que tener en cuenta el leve cambio reglamentario y, también, algunos conjuntos que se armaron con pilotos nuevos. No sabía bien con qué me iba a encontrar y, después de tanto tiempo, tenía que evaluar cuál era mi nivel. Equilibrar todo esto, es decir, adaptarse a la forma de llevar el auto, a las maniobras, y a la manera de correr junto al resto, me tomó un par de carreras.

Un equipo de primera

-¿Qué experiencia te dejó trabajar en una estructura con nivel de TC?

-Fue muy positivo, aprendí mucho con los chicos del equipo, ellos cuentan con buenas y variadas herramientas. De todo lo bueno que me dejaron, rescato el trabajo en función del ritmo de carrera, es lo que más mejoré desde que empecé con ellos.



La rotura del motor en la última fecha parecía echarlo todo a perder, pero el Trotta Racing y Ramos supieron salvar la situación con solvencia.


1º
TROTTA
RACING TEAM
¡FELICITA A IVÁN RAMOS POR LA OBTENCIÓN DEL CAMPEONATO 2020 EN TC MOURAS! Y LE AGRADECE LA CONFIANZA EN NUESTRO EQUIPO.
multiENVASES
Don Félix
Mar del Plata
mundo branco
AVENIDA
Poli-mel
MARINOend
JELPAMar
IVAN RAMOS

-¿Y en lo personal, cómo te preparás para ir aprendiendo las pistas del TC Pista?
-Nunca había hecho nada virtual hasta esta última cuarentena. Pero, para enfocarse en los circuitos, prefiero entrenar con los simuladores. Lo hice antes de las carreras, en la casa de Alejandro Morgera, quien me brindó la posibilidad de ensayar en un simulador que replica los movimientos del auto. Además, los circuitos son más reales que los programas comerciales.

-¿Esta relación con Alejandro es reciente?
-No, nos conocemos desde 2005, fue el primer mecánico que tuve en el karting. Por suerte llevamos muchos años de relación. Ahora vamos a ver si existe la posibilidad de poder combinar ambas experiencias. Su trabajo en TC y demás categorías es muy importante. Tiene mucha experiencia. Hasta el momento nunca trabajamos juntos en una pista, veremos si se puede concretar este año.

Los planes para 2021

-Con el campeonato, quedaste habilitado a participar en TC a partir de 2022, una vez que cumplas el año de experiencia en el TC Pista: ¿qué deseo pediste cuando levantaste la copa para brindar por el año nuevo?
-Realmente, dar el presente en todas las competencias, porque siempre me costó mucho correr. Cuando hablé con Trotta me explicó que su idea es tener dos autos en el Turismo Carretera y no va a presentar un auto en TC Pista. En función de eso, me puse a trabajar rápido para cerrar con el Impiombato Motorsport.



En 2016 corrió su única carrera en TC, como invitado de Nicolás González en los 500 km de Olavarría.

-¿Qué tan sólido fue tu presupuesto el año pasado y cómo proyectás el 2021?
-Si bien la pandemia nos complicó mucho para conseguir publicidades, el hecho de que se recortaron algunas fechas nos permitió encarar el plano económico con un poco de tranquilidad. Este año apostamos a mantener la estabilidad para correr el campeonato entero. Sigo trabajando en este aspecto para conseguir más apoyo y consolidar más el proyecto. Es lo que más nos cuesta, porque no tenemos muchos contactos en el círculo de empresas relacionadas al automovilismo. El objetivo es, por lo menos, estar presente en todas las carreras y andar bien cuando me suba al auto. El siguiente paso es aprovechar el permiso para estar en el TC, aunque todavía lo veo un poco lejano.

-¿Te entusiasma la idea de estar muy cerca de poder lograrlo?
-Sí, claro, pero nada de este sueño hubiera sido posible sin la dedicación de todos. Quiero agradecer al Trotta Racing, que me ha entregado siempre un gran auto y potenció mi rendimiento como piloto. El equipo mostró una gran capacidad de trabajo y, sobre todo, una pasión enorme por lo que hacen. Se vio en las últimas fechas, sobre todo en la decisiva, a la hora de cambiar el motor en tan poco tiempo. También les agradezco a los que colaboraron para cristalizar este gran año que tuvimos: a la gente de Mechongué, que también me brindó una emotiva recepción; a los amigos de Mar del Plata; al grupo de sponsors, por el esfuerzo que me permitió correr en un momento tan difícil, y a mi familia, por su apoyo incondicional.


Esta temporada debutará en TC Pista con la cupé Chevy ex Nicolás Impiombato y los motores de Alfredo Fernández.



CIERRE DE TEMPORADA 2020

HYUNDAI MOTORSPORT
WORLD RALLY CHAMPIONSHIP

- 7 Rallies
- 3 Victorias / 8 Podios
- 1º (Campeonato de Fabricantes)

COMIENZO DE TEMPORADA 2021: MONTE-CARLO, 21 – 24 ENERO 2021.
NOVEDAD: NUEVOS RALLIES EN CROACIA, KENIA Y JAPÓN.

NISSAN E. DAMS
FÓRMULA E

- 11 Carreras
- 1 Victoria / 4 Podios
- 2º (Campeonato de Fabricantes)

COMIENZO DE TEMPORADA 2021: SANTIAGO, CHILE, 16 – 17 ENERO 2020
NOVEDAD: ¡PRIMER CAMPEONATO MUNDIAL DE FORMULA E!

SCUDERIA FERRARI
FÓRMULA 1

- 17 Carreras
- 3 Podios
- 6º (Campeonato de Fabricantes)

COMIENZO DE TEMPORADA 2021: AUSTRALIA, 21 MARZO 2021
NOVEDAD: CARLOS SAINZ SE UNE AL EQUIPO COMO CORREDOR.

DUCATI CORSE
MOTOGP

- 14 Carreras
- 2 Victorias / 7 Podios
- 1º (Campeonato de Fabricantes)

COMIENZO DE TEMPORADA 2021: QATAR, 28 MARZO 2021
NOVEDAD: NUEVO LINEAMIENTO DE PILOTOS.

BMW M
MOTORSPORT DTM

- 18 Carreras
- 1 Victorias / 2 Podios
- 6º Campeonato de Piloto

ACTC
TURISMO CARRETERA

- 44 Carreras
- Combustible oficial de todos las categorias



¡POR UN 2021 CON NUEVOS LOGROS EN LAS COMPETENCIAS MÁS EXIGENTES!



Campeón TC Pista Mouras
Tobías Martínez

TEXTO: D.C. | FOTOS: BH



MÁS FUTURO QUE PASADO

El sanjuanino brilló en su primera temporada, con cuatro triunfos en nueve carreras. Y ya extendió su vínculo con Las Toscas Racing en busca de un nuevo desafío en TC Mouras.



A pocas semanas de un nuevo inicio de campeonato, Tobías Martínez se prepara para debutar en otra categoría, la cuarta desde su ascenso al panorama nacional. Después de sus inicios en karting, corrió en Fórmula Renault 2.0, Fórmula Renault Plus y TC Pista Mouras, donde consiguió el pasaje para competir este año en TC Mouras. Al principio, el objetivo era estar entre los cinco mejores del torneo y, por qué no, cumplir el deseo de subir aunque sea una vez al podio.

Paso a paso

Con la perspectiva que da el transcurso de los meses, así analiza cómo fue el exitoso proceso: *"Cuando se reanudó la actividad, después de la pandemia, nos encontramos con una victoria que nos sirvió de mucho. Nos dejó bien posicionados frente a la posibilidad de dar pelea hasta fin de año. Y nos animó a encarar esas últimas carreras con mucha esperanza. No habíamos comenzado bien el torneo y, de repente, con aquél triunfo estábamos ahí, dentro de los diez primeros del campeonato. Nos motivamos mucho, porque el objetivo de llegar a fin de año entre los cinco primeros y tratar de entrar a la Copa de Plata, estaba muy cerca de cumplirse".*

La hazaña no asomaba tan sencilla a principios de 2020. El año había arrancado con sendos abandonos en las primeras carreras. En ese momento, Tobías pensó que subir la escalera de las categorías que integran la ACTC sería más difícil de lo esperado. Encima, irrumpió la pandemia, aunque la incertidumbre no llegó a doblegarlo.

Durante la cuarentena redobló el esfuerzo, en-

trenó y se aplicó para pulir detalles de manejo. *"Nunca paré de entrenar y cuando volvimos a las pistas, estaba preparado. El equipo también aprovechó la cuarentena para trabajar y reforzar los autos"*, mencionó.

La victoria los potencia

A todo esto, durante el obligado receso, se optó por cambiar de motorista y contratar los servicios de Juan Stupiello, que arrancó en el Autódromo de San Nicolás con un triunfo, el primero de Tobías en la categoría. *"Fue una decisión que tomó el equipo e influyó positivamente. Los motores fueron muy importantes desde ese momento y dejaron de ser una preocupación. El auto mejoró en confiabilidad y velocidad"*, resaltó.

"De mi parte, puse mucho empeño en tratar de tomarle rápidamente la mano al manejo de estos autos que, para mí estilo, eran un poco novedosos. Nos costó mucho en las primeras dos fechas pero hicimos el click a la hora de ponerse en marcha nuevamente la actividad. Pudimos entendernos muy bien con el equipo, con el auto, y ahí es dónde



Tobías, de 19 años, fue subido a la autobomba para recibir el reconocimiento de los sanjuaninos.

empezamos a ver los resultados. Después agarramos confianza entre todos y protagonizamos muy buenas actuaciones, sobre todo en las últimas fechas, donde el conjunto logró los resultados más contundentes del año gracias al buen ritmo que mostraba el Chevrolet. Mérito de los chicos de Las Toscas y nuestro, porque pudimos encarar las carreras de otra forma".

La temporada cerró de manera impecable. En su

El grupo de Las Toscas Racing festejando en el día de la consagración.



última carrera, Tobías largó en punta, sacó una buena diferencia a sus escoltas, y no la soltó hasta el final, reafirmándose como el piloto con más victorias de la temporada. Al respecto, comentó: *"Salimos a correr con la premisa de cuidar el neumático y tratar de manejar el ritmo. Fue una gran actuación para despedir la temporada, pudimos lograr un campeonato muy trabajado por todo el equipo. Mi agradecimiento es para ellos y a todos los que apostaron por mí, mis sponsors y mi familia".*



En 2019 fue campeón en la Fórmula Renault Plus con el equipo Aimar Motorsport.



Futuro promisorio

El sanjuanino confirmó que correrá en 2021 con el mismo grupo, prolongando el vínculo que tuvo origen a principio del año pasado. *"Estoy contento porque vamos a continuar con ellos y el mismo auto. Las Toscas Racing fue el primer equipo con el que probamos un TC Pista Mouras. Nos gustó mucho cómo estaba formado, además de las cualidades que reunían. Arrancamos con un ingeniero y después lo cambiaron, no conocíamos al que iba a venir, pero confiamos en cómo manejaron la situación. Creo que fue una muy buena decisión. Ellos nos pusieron una fichita a nosotros y nosotros a ellos".*

De esta manera, cuando se ponga en marcha la primera fecha en el Autódromo de La Plata, estará con la asistencia de Carlos Serpero y Maximiliano Juárez en la puesta a punto de su Chevrolet, mientras el "Chino" Martínez se encargará de hacer los motores.

Además, seguirá recibiendo el inestimable asesoramiento de Christian Ledesma. Esta es la impresión que le dejó a CRONO sobre el trabajo en común con el marplatense. *"La verdad que nos dio una gran mano durante los fines de semana. Fue muy útil su experiencia a la hora de la definición. Para un piloto como yo, que arranca en el automovilismo, es muy valorable contar con la experiencia de un gran referente. Me dio una gran mano como encargado de la radio y también abajo del auto, como persona. Le agradezco y reconozco el gran esfuerzo que hizo para estar junto al equipo en las carreras".*

"Será otro año para seguir aprendiendo y adaptándonos al auto. Les agradezco a mis sponsors, los que hacen posible que pueda volver a competir en esta nueva temporada", cerró Tobías, que buscará ascender otro escaloncito en su carrera deportiva.



Martínez redondeó el año con 4 victorias (3°, 5°, 8° y 9° fechas), 4 series y 1 pole.


En el Zonda de San Juan, donde obtuvo un triunfo con el Fórmula Renault 2.0 en 2019.

LEDESMA: "SABE ESCUCHAR"

Christian aportó su granito de arena para que Tobías y el equipo terminaran el año ganando el campeonato: *"Este fue un gran triunfo de Las Toscas Racing y les doy las gracias por brindarme esta oportunidad. Tobías tiene un gran futuro, corre al límite, pero sabe escuchar"*, opinó.

El primer contacto de Tobías con los autos lo tuvo a los cinco años, cuando lo acompañó su papá al Kartódromo Estornell. Después de probar un kart, ya había hecho su elección, y tuvo la oportunidad de reafirmar después de probar en fútbol y hockey. Así, con ocho años, comenzó a correr en la categoría Stihl. Su progreso lo llevó a competir en los torneos de la zona y alguna carrera a nivel nacional. A los 16 decidió preparar un Fiat Uno para el Zonal Cuyano. En 2017, 2018 y 2019 participó en la Fórmula Renault 2.0. Quedó muy cerca de lograr el título en su tercera temporada pero, en cambio, lo compensó conquistando el de Fórmula Renault Plus. Fueron años de buena escuela y mucha experiencia, virtudes que lo instalaron en el TC Mouras y prometen seguir acompañando su evolución.

TC PICK UP

CAMPEÓN TC PICK UP
JUAN PABLO GIANINI

TEXTO: D.C. | FOTOS: BH



SEGUNDA VUELTA

El equipo JPG Racing logró mantener la competitividad de la temporada anterior y Gianini logró su segundo título consecutivo en la especialidad.

No es sencillo lograr el bicampeonato en una división tan nueva, donde casi todo está por descubrirse. Después de la temporada presentación (2018), se organizó el primer campeonato oficial. Todo comenzó en la segunda fecha, porque Juan Pablo Gianini no llegó a tiempo con los trabajos para debutar en la primera. Desde entonces, se convirtió en un referente de la categoría: de 16 carreras que disputó, subió al podio en 13 ocasiones. Semejante rendimiento es el factor indiscutible de su dominio.

-¿Te esperabas estas dos temporadas al tope de esta división?

-La verdad que no, aunque uno siempre confía en su equipo. Cuando agarramos la camioneta y la pusimos en pista por primera vez, nos sorprendió un poco lo bien que funcionó, y volvió a hacerlo con la puesta a punto inicial en aquella primera carrera. Prácticamente la preparamos sin adaptación a ningún parámetro. Y a partir de ahí sí, fuimos evolucionando de a poco.

-Comparándola con un TC: ¿se puede explicar desde lo técnico este predominio?

-A diferencia de un TC, este tipo de vehículo depende más de la parte mecánica que la aerodinámica. Acá tienen incidencia las suspensiones y la alineación. Es todo más mecánico. Desde el mo-

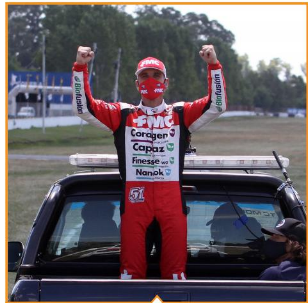


Una de las claves de este 2° título al hilo fue la solidez del JPG Racing para poner a punto la camioneta.

mento que la carrocería está desprovista de carga, la puesta a punto es más básica.

-¿Eso significa que es más sencillo de preparar que un TC?

-No, diría que es distinto, porque las camionetas tienen mucha potencia pero requieren una puesta a punto diferente de la que lleva un TC. En eso se distinguen. Y ese es un camino por donde transitamos bien desde el principio, creo que le pudimos tomar bien la mano al chasis.



Implacable: en estas dos temporadas corrió 16 carreras, logró 9 poles, 7 triunfos y 5 récords de vuelta.

-Hay muchos equipos que trabajan en ambas categorías y con las pick up no te pueden ganar. ¿Sabés por qué?

-La explicación a ciencia cierta no la sé. Lo que te puedo decir es que si fuera igual que preparar un TC, yo también ganaría más carreras con el Falcon, ja, ja, ja.

-¿Y entonces?

-Es verdad que no cualquiera va a hacer andar una pick up, lo que digo es que no hay tantas variables como en un TC. Sí sé que trabajamos a fondo con el equipo. Ponemos mucha dedicación en el armado de las piezas y eso también eleva el nivel de competencia. Pasa también por ahí. Apostamos a realizar un armado muy prolijo del auto y, obviamente, esa dedicación dio resultados.

Aumenta la competencia

-¿Qué grado de dificultad tuvo el título logrado en 2020 con respecto al de 2019?

-Puede ser que hayamos encontrado el camino más rápido que el resto, pero este año la actividad en pista fue un poco más pareja. De hecho, no llegué muy cómodo a la definición. La camioneta tuvo algunos problemas de funcionamiento en algún momento del torneo y ese percance nos impidió llegar holgados al último encuentro. Es que la categoría evoluciona, la veo con mucho futuro.

-¿Y con respecto a los tiempos? ¿Se bajaron mucho de un año a otro?

-En nuestro caso no hemos notado una mejoría sustancial en el tiempo de vuelta como si en el ritmo de carrera. Hemos entendido que, por ahí, no es mucho el margen al momento de aprovechar el grip de la goma porque, para más de una vuelta, está limitada. Y por ahora no hay mucho más que hacer. En cambio, sí pudimos mejorar el ritmo de carrera. Antes perdía más rendimiento y este año, a medida que fuimos ganando experiencia, fue el ítem que más mejoramos.

-Hace poco se conoció que Toyota incorporará un

equipo oficial. ¿Cómo lo ves?

-Sería hermoso, eso va a levantar más todavía la competencia. Además, se habla de los contactos con Renault para que se integren a competir con la Alaskan. Esto va a permitir evolucionar técnica y publicitariamente. Van solo dos años de actividad y la categoría ya tiene su público, por lo que en dos o tres años más, creo que va estar más fuerte de lo que pensamos. Es que las mismas terminales ya se están dejando de fabricar sus autos: Ford no hace más el Focus, Renault dejó de fabricar el Fluence. Todas se inclinan a la producción de pick up. Argentina, en el reparto mundial de especialización, está apuntando particularmente a este segmento. Aparte, no son lo que eran hace años, ahora son más lindas y cómodas para viajar.

-¿Vos andas en el día a día arriba de una?

-Sí, desde hace tiempo. Es muy práctica, tiene la comodidad de un auto, pero con más espacio y mejores prestaciones, porque le podés dar un uso más amplio, llevar algún tipo de carga...

La definición

-En la Final B de la anteúltima fecha tuviste la actuación más floja, ¿qué pasó?

-Clasificamos muy bien, hicimos cambios para la carrera, y nos fue mal. Llegamos 13° en esa final, con mucho sacrificio. Después de esa, en la que cerró el año, funcionamos muy bien. Lo que pasó es más o menos lo que te explicaba antes: al no tener carga, tocás algo para probar y, a veces, la camioneta se complica porque empieza a patinar. Hubo que trabajar en la tracción para volver a manejarla bien y ahí es donde nos pusimos las pilas.

-¿Pensaste que todo el esfuerzo se desvanecía cuando tuviste un desperfecto en la última clasificación del año?

-Un poco. En ese momento creí que las chances estaban jugadas. El sábado, cuando abrí la vuelta

TC: BUEN PANORAMA

La pole en la última carrera del año pasado fue la confirmación de su vuelta a los primeros planos. Después de las vacaciones, en las últimas dos semanas de diciembre, el equipo ya está en el taller encarando los trabajos para el 2021, que los verá competir nuevamente y sin grandes cambios en TC y TC Pick Up.

-¿Qué balance hacés de tu temporada de TC?

-Terminamos muy bien en las últimas carreras. Pegamos un salto de calidad a partir de que buscamos el asesoramiento de Ulises Armellini. Antes, se nos hacía muy pesado encontrar el camino, estábamos muy solos. La verdad es que, cuando estás estancado, cualquier ayuda para evolucionar es bienvenida. Tardamos dos carreras para entendernos y en las últimas fechas se vieron los resultados. La combinación de nuestro equipo con la experiencia de ellos nos dio una buena proyección. En el TC necesitás gente con experiencia y un aporte de ingeniería. Fue acertado haber invertido en eso para tener información de otra fuente y complementar con la nuestra. Nos vino muy bien para descomprimir un poco nuestros recursos.



rápida, se rompió una de las bombas de nafta. Sin embargo, le pusimos garra y lo solucionamos a tiempo. Intentamos otra vuelta y pudimos quedarnos con la pole. Nos merecíamos un resultado así por toda la dedicación del equipo. Nunca perdí la confianza en mis mecánicos, tanto que, después de ese percance, enderezamos el fin de semana.

-¿Ese problema te puso algo nervioso antes de la final?

-Los nervios siempre están porque cuando se trata de fierros, nunca se sabe el momento preciso en el que se pueden romper. Pero por otra parte, el hecho de largar adelante me tranquilizó un poco, sabiendo que si le hacía una diferencia a mis rivales (Matias Rodríguez y Mariano Werner), era campeón con alcanzar la bandera de cuadros.



"Juampi", como en 2019, "re copado" con Daniela y su pequeña hija, Sarita.

-¿Cuál fue la clave de este nuevo campeonato?

-Los chicos del taller. Son incansables. Si el grupo tiene que trabajar más horas lo hace con una pasión increíble. Muchas veces los mecánicos no tienen ni sábados ni domingos. El horario es sin límite. Como digo siempre, medio en broma medio en serio, no existe el reloj. Estoy orgulloso de contar con un grupo así, muy sólido, con ganas de superar siempre nuevos desafíos.

-¿Y en lo deportivo?

-Esta vez el torneo tuvo menos fechas y con ello el margen de error fue más ajustado. Viéndolo ahora y, sin saberlo, tal vez me favoreció haber ganado una sola carrera antes de la definición en La Plata. Quien sabe: los kilos me podrían haber jugado una mala pasada, complicándome la puesta a punto y, por lo tanto, beneficiado a mis rivales.

Si ganar un campeonato es difícil, repetirlo implica ir un poco más allá de la perfección. A sus 42 años, Gianini le sigue metiendo garra a una de sus pasiones, con méritos suficientes para disfrutar el mejor momento de su carrera.

Campeón TN Clase 3
José Manuel Urcera

En la Gala de Premiación, Manu posa junto a su papá Claudio, pilar fundamental de su carrera deportiva.

"REVERTIMOS UNA SITUACIÓN ADVERSA CON TRABAJO"

TEXTO: G.L.C. | FOTOS: **PRENSA APAT Y LARRAURI RACING**

Manu habló sobre la retención de la corona con el Honda Civic del Larrauri Racing: de casi bajar los brazos en la penúltima fecha de La Plata a la segunda consagración consecutiva en San Juan.

uando concluyeron las 5° y 6° fechas en La Plata, donde no le había ido bien con el Honda Civic del equipo Larrauri Racing, porque había penado con la velocidad del producto japonés, el campeón José Manuel Urcera hasta puso en duda su presencia en la definición de San Juan. Pero su grupo familiar y de amigos, más la estructura comandada por Leo Larrauri, le dieron fuerzas para afrontar el último compromiso doble en Cuyo. Y festejó otra vez... *"Lo dije cuando me consagré y lo seguiré repitiendo; lograr un campeonato es muy difícil, pero mantenerse, es más difícil todavía. El mérito es todo del equipo, porque me han entregado siempre un auto que estaba muy cerca de lo ideal, pese a todas las cosas que no teníamos a favor en cuanto a lo reglamentario. Yo, por mi parte, hice mi aporte y creo que fue importante, pero sin un grupo como este atrás, es imposible conseguir lo que te proponés"*, indicó el rionegrino.

-¿En qué se diferenció este título con el anterior?

-Todos los campeonatos son diferentes y cada uno tiene lo suyo. Hay momentos clave, que uno los tiene presente y, por ahí, la gente que no lo vive desde adentro, les parecen intrascendentes o insignificantes. El 2019 tuvo lindos momentos en pista, en este pasado hubo menos, porque hubo menos actividad, pero uno siempre guarda situaciones en las que pasa de todo. Por ahí hubo momentos en los que uno pensaba que estaba todo perdido, y otros en los que nos recuperamos y conseguimos buenos resultados, pero los campeonatos son así, con altibajos.

–¿Qué destacás de este?

–Rescato la unión del grupo, la fortaleza, el trabajo de todo el equipo, que es sumamente comprometido, y si hay algo para destacar en esta temporada, respecto a la anterior, es que mostramos una mejor versión de cada una de las partes. Cada uno, desde cada lugar dentro de la estructura, se mostró más fuerte y en un mejor nivel, porque los rivales también nos obligaron a eso.



El equipo de Leo Larrauri fue declarado de "Interés Cultural y Deportivo" por el Consejo Municipal de Granadero Baigorria por sus logros en el TN.

–¿Qué te pasó después de La Plata, tenías bronca?

–No sé si estaba enojado, molesto o desesperanzado, pero sabía del esfuerzo y el trabajo que hacía el equipo y veía lo que nos costaba estar cerca de los autos que estaban adelante, y no por una cuestión de trabajo o que le faltara algo al auto, sino por un tema reglamentario. Creo que pasaba por una cuestión de igualdad de condiciones técnicas en el motor, que tenía menos que mis rivales. Pero fuimos a San Juan con la misma desventaja y, por las características del circuito, nos pudimos destacar porque el Honda dobla mejor. En ese sentido, nos benefició el haber ido ahí. De todas formas, no todo fue por el trazado. Revertimos una situación adversa con trabajo; desde los chicos del equipo hasta el motorista, que dieron lo mejor de sí para llegar a El Villicum competitivos y ganar todo, y estuvimos en un gran nivel.

–¿Cómo viviste esos meses sin actividad por la pandemia?

–Durante la cuarentena lo que más quería era correr. Estar siete meses en casa, encerrado, no fue fácil, porque uno siempre está en actividad y es lo que lo apasiona, pero aproveché para estudiar la carrera de Administración de Empresas y estar con mis afectos. También entrené más, porque durante el año, entre las carreras, uno quizás entrena tres o cuatro días, pero durante el confinamiento, quizás hacía actividad, lo que me desgastaba físicamente.

–¿Estás contento con este presente, en donde no solo te va bien en el TN sino también en el TC y el STC2000?

–Estos dos años fueron los mejores de mi carrera deportiva, pero no por los títulos sino por ser protagonista en todas las categorías en las que competí. Han sido dos años muy buenos y productivos para mí, y hemos ido en una constante evolución. Esta metodología de trabajo con el Larrauri Racing, que me ha dado tan buenos resultados en el TN, quisiera ponerlos en práctica en el TC, por eso es que este año vamos a formar un equipo para contar con atención exclusiva.



Urcera venció en dos carreras de la temporada 2020 con el Honda: La Pedrera y La Plata II. En este 2021, el Larrauri Racing le alistaría un Chevrolet Cruze.

Campeón TN Clase 2
Nicolás Posco

Nicolás posa con su papá "Juani", expiloto que le transmitió la pasión por los fierros.

"SOY UN APASIONADO DEL AUTOMOVILISMO"

TEXTO: G.L.C. | FOTOS: PRENSA APAT Y ALE BUCCI RACING

El de Moreno vivió de manera especial este segundo campeonato en la divisional menor, rodeado de sus afectos y del equipo con el que cumplirá el sueño de competir en la Clase 3.



l igual que en 2018, Nicolás Posco se consagró campeón de la Clase 2 del Turismo Nacional con el Ford Fiesta del equipo Ale Bucci Racing. *"Siempre ganar un campeonato de Turismo Nacional es un logro importantísimo. Por lo duro que es, y por lo competitiva que es la categoría, por eso se disfruta mucho y es un placer compartirlo con el equipo, la familia, los amigos, los sponsors y mucha gente que está detrás de este proyecto que lleva siete años"*, cuenta el flamante bicampeón de la divisional menor.

-Quizás la clave del éxito está en la conjunción que lograron con el equipo...

-Es difícil mantener esa relación, porque muchas veces depende de resultados, pero tenemos una gran amistad con Alejandro (Bucci), con todos los chicos del taller, con (Rubén) Guerini, que es el motorista, y con "Pepe" Martos, que es el encargado del asesoramiento. Todo ese gran grupo humano que formamos, nos lleva a obtener los resultados que conseguimos. En los últimos tres años me tocó correr con el equipo, ganamos dos campeonatos, y el otro terminamos terceros y lo peleamos hasta la última carrera, entonces queda a las claras que el conjunto funciona bien, que hay mucha hermandad entre nosotros.

-Eso es valioso, más en el automovilismo de hoy, donde los proyectos no son a largo plazo si los resultados no se dan.

-Así es. Nunca tuve un no, siempre me dieron todo lo que requerí y hubo buena onda, y eso pasa cuando todas las personas que lo componen dan el cien-

to por ciento. Y cuando hubo un error de algunas de las partes, está la compresión de los demás en saber que somos humanos y puede pasar. No nos agarramos de lo negativo; cuando pasa algo malo, tratamos de encontrarle el lado positivo. Eso lleva a mejorar el equipo y los resultados, porque cuando pasó algo malo y lo transformamos en algo positivo, siempre nos llevó a lograr buenos resultados.



El Ale Bucci Racing fue declarado, por el Concejo Deliberante de Villa Gobernador Gálvez, de "Interés Cultural y Deportivo" por sus tres títulos de TN en los últimos cuatro años.

–¿Visitás el taller o por tus compromisos no podés?

–Entre carrera y carrera, hablo dos o tres veces con Ale, y nada más. Estoy muy abocado a mi actividad y no puedo dedicarle mucho tiempo al auto de carrera más allá del fin de semana de competencia; salvo de ir a visitar a los sponsors. Pero el equipo lo sabe y, cuando nos juntamos en la carrera, disfrutamos todo el fin de semana entre todos; de comer un asado, charlar, tomar algo...

–¿Cómo te tomás el automovilismo?

–Soy un apasionado de esto. Es un cable a tierra para mí, porque estoy toda la semana con el laburo y cuando voy tres o cuatro días a correr, es como que me libero y disfruto de todo el fin de semana. Ojalá lo pueda hacer mucho tiempo más, aunque a veces cuesta porque uno lleva muchos años haciendo dos roles, de piloto y de vendedor de un producto, porque me manejo toda la publicidad del auto, pero no lo tomo como una profesión porque el automovilismo no me deja plata, esa es la verdad. Sin embargo, me lleva mucho tiempo como si fuese un trabajo.

–¿Cómo es tu día a día?

–Me levanto y voy a abrir el comercio que tengo, a las 8.30, y lo cierro a las 18.30, 19. A veces lo cierro un ratito si tengo que ir a ver algún sponsor, y le saco tiempo también por el automovilismo, pero me gusta tanto correr, y a mi familia le gusta que lo haga, a mi viejo más que nada, que prefiero seguir haciéndolo para compartir ese tiempo con él, sin descuidar mi actividad principal. En cuanto al cuidado físico soy bastante haragán, porque después de estar todo el día fuera de casa, cuando llego quiero estar con mis hijos, que tienen 2 y 4 años, pero ahora me puse a entrenarme un poco para la Clase 3.

–Al fin se te va a dar el ascenso...

Sí, Martos nos va a ceder un Ford Focus, auto que vamos a llevar al taller en Rosario, para hacer la atención completa, y ya estamos trabajando con Guerini en un motor. Ojalá podamos funcionar bien, ser competitivos y hacer experiencia. Hay muchos pilotos de renombre, que van muy rápido, y equipos muy fuertes, pero como te decía, con Ale somos unos apasionados de esto, no nos gusta perder ni a la bolita y vamos a tratar de andar lo más rápido posible.

Posco venció en dos de las ocho competencias del 2020: La Pedrera, antes de la pandemia, y La Plata IV.



Campeón Procar 4000
Clase A - Lucas Granja

TEXTO: D.C. | FOTOS: PRENSA PROCAR Y ACTC

SIEMPRE EN POSITIVO

En 2020, Lucas volvió a conseguir un título, ganándole a sus rivales y al escaso presupuesto.

Hay varias actitudes que marcan la trayectoria del piloto de Rafael Castillo. Una de ellas es luchar todos los días con el fin de juntar el dinero necesario para competir. Durante la pandemia puso en práctica su imaginación y ofreció gorras y barbijos a sus seguidores en redes sociales. El otro aspecto tiene que ver con su prosapia conductiva, heredada de sus años de karting, la Fórmula 4 Nueva Generación y el TC Regional GTB, categoría en la que corría su padre. De esta última fue subcampeón en 2014 y campeón en 2016; al año siguiente sumó otro título en el Turismo 4000 Argentino, antecedente inmediato del TC Pista Mouras, ganado en 2018. Y el año pasado logró el de Procar 4000 Clase A, confirmando su gran adaptación a las nuevas categorías en las que participa.

Después de arrancar el 2020 en TC Mouras, Lucas no pudo continuar tras la pandemia. Entonces buscó hacerlo en el Procar, presentándose en la segunda fecha, disputada el 8 de octubre: "Buscamos la manera de no quedarnos quietos y, cuando volvió el automovilismo, salió la oportunidad de correr en esta categoría junto al Pereiró Motorsport", señaló.

-¿Cómo fue la integración al equipo?

-Buena, ya conocía a los chicos de los campeonatos del T4000 Argentino. La realidad es que, cuando charlamos, habíamos pensado hacer una carrera. Salimos en segundo lugar y, a la siguiente, ganamos por primera vez en la especialidad. Entonces nos pusimos a ver el puntaje, a analizar cómo estábamos posicionados en el campeonato y las chances que teníamos. Después de haber arrancado con precaución, viendo la buena adaptación y la suma de esos resultados, decidimos seguir adelante.

-¿Cuál fue la clave?





Lucas había comenzado el 2020 en TC Mouras con esta Chevy de Las Toscas Racing.

-En verdad, el auto anduvo muy bien y eso me permitió resolver situaciones paso a paso. Cada vez que salí a pista me sentía tranquilo y administrando un buen potencial. El equipo me brindó una excelente atención y así llegamos a la definición en la que, por suerte, pudimos ganar el campeonato. Fue muy útil que el torneo haya finalizado en La Plata, porque al haber corrido tantas carreras en ese circuito, me dio la posibilidad de centrarme en manejar y evitar alguna sorpresa.

-Durante esa fecha, más que nada, se trabajó para asegurar el resultado.

-Claro, uno le conoce todos los secretos a esa pista, creo que llevo más vueltas ahí de las que tengo a mi casa, ja, ja, ja. Y el auto, en su conjunto, también se comportó muy bien. Fue una definición en la que pusimos todo para poder ganar la primera carrera y llegar a la última con un colchón de puntos a favor pese a entrar a boxes.

-¿Cómo programás este 2021?

-Tengo pensado volver al TC Mouras. Estamos trabajando fuerte en este aspecto. Todavía no tengo nada definido, pero estoy viendo un par de posibilidades. Por el momento no manejo otra opción. Fuimos campeones en TC Pista Mouras en 2018 y el año pasado la pandemia nos complicó mucho. Así que espero hacer lo mejor posible en este 2021.

Una vez más, saltó por necesidad a una categoría nueva. Le fue muy bien. El TC Mouras arranca en enero y Lucas hace lo imposible para conseguir estar en la grilla de partida. El título le dio un baño de optimismo para enfrentar en buena forma lo que viene.


Granja obtuvo el cuarto título de su carrera, luego del TC Regional, T4000 Argentino y TC Pista Mouras.



Después de la pandemia pasó al Procar 4000 y en ese lapso subió al podio en cinco oportunidades.

Campeón Procar 4000
Clase B - "Roni" Caggiano

TEXTO: D.C. | FOTOS: GENTILEZA FLIA. CAGGIANO



DUEÑOS DEL "1"

"Roni" Caggiano ganó el torneo y coronó todo el esfuerzo que hizo su equipo familiar.

El título de Roberto Nicolás, alias "Roni", vino a rubricar una década de exitosa trayectoria en el automovilismo. Roque, su padre, es de Nueve de Julio. El patriarca del equipo supo codearse adentro y afuera de la pista con Guillermo Maldonado y, en la época de la F.4, con Miguel Ángel Guerra. Luego se dedicó a la preparación de autos y, en 2010, recibió un pedido especial: *"Papá, ¿me armás un auto de carrera?"*, le había dicho "Roni", quien siempre recuerda que la primera respuesta fue una rotunda negativa; sin embargo, estaba seguro de que, al poco tiempo, su padre iba a cambiar de opinión. Desde entonces, él, su hermano Roque, y otros pilotos que pasaron por el equipo, dejaron su sello en destacadas campañas en el TC Regional. El punto culmine llegó en la última fecha del campeonato 2018, cuando los hermanos se consagraron campeones el mismo día, en la misma categoría, en sus dos clases.

El 2020 marcó el regreso de "Roni" al Procar 4000 Clase B. El equipo arrancó con la mente puesta en un solo objetivo: pelear el título. Y lo alcanzó en la última fecha del torneo, con Matías Guillén en los motores; Roque padre en su rol de supervisor y a cargo de algún desarrollo específico; los hermanos llevando adelante la logística del equipo paceño y un grupo de mecánicos afianzados tanto en el taller como en el autódromo.

El título de "Roni" llegó en la carrera final, en La Plata, tras un triunfo de punta a punta (el 2° del año), y alejado de la polémica entre su hermano Roque y el otro candidato, Nelson Costanzo. Un toque entre los vehículos de ambos, en el curvón, los

La familia unida. De izq. a der.: Roque, Roque padre, su esposa Susana y "Roni".

mandó a transitar la banquina. *"Lamentablemente, la definición no merecía terminar así; Roque y el chico Costanzo se superaron varias veces durante la carrera, pelearon la segunda posición palo y palo, y cada vez que uno estuvo adelante del otro, ninguno pudo consolidar una superioridad o hacer una diferencia clara. A Costanzo, con el tercer puesto, le alcanzaba para coronarse. No entiendo por qué fue al roce, tocando al Falcon de Roque en la parte trasera, que terminó desestabilizando a ambos"*, analizó el padre de "Roni".

Como sea, el título no cambiará de dueño. Y el José C. Paz Racing se prepara para arrancar la próxima temporada con un doble sueño: a sus 69 años, papá Roque recibió el pedido de sus hijos para compartir la conducción de uno de sus Ford durante alguna fecha del próximo certamen. Y el objetivo mayor: crear las condiciones para ascender al TC Pista Mouras en 2022 con "Roni". Experiencia no falta. Ya han incursionado en las categorías de la ACTC con Flavio Bortot. Y ganas, claramente, sobran...



El Ford del último título: el equipo obtuvo 7 campeonatos y 2 "sub" entre el TC Regional y Procar 4000.



Mauricio Lambiris, de visita en el taller, cuando corrió de invitado. Completan Roque, un colaborador y Flavio Bortot.

TEXTO: D.C. | FOTOS: PROCAR 2000 Y FLIA. BRUNO

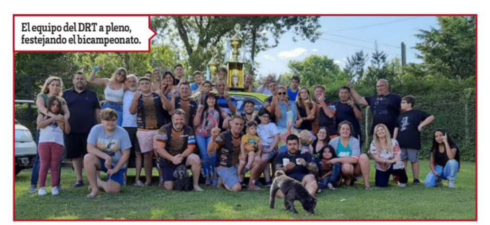


UNO PARA TODOS

La convicción del piloto, el esfuerzo del equipo y también la suerte, que en esta suma no fue menor, dieron por resultado la retención del título.

Esta vez, para festejar, hubo que sufrir. Los recaudos para blindarse de cualquier imprevisto eran impecables. Los integrantes del DRT Racing hicieron un repaso meticuloso del Dodge 1500 para salir a descontar esos puntos que separaban a su piloto, Luca Bruno, de Cristian Liendo, el líder del campeonato. La planificación estaba cumpliéndose a la perfección... pero en clasificación, a los pocos metros de transitar la pista, el impulsor del auto amarillo defeccionó. *"Tuvimos un fin de semana complicado. El sábado, en los entrenamientos, anduvimos tres segundos más rápido que Liendo. Pero, al abrir la vuelta en clasificación, volamos el motor y no pudimos marcar tiempos. Por lo tanto, tenía que largar último en las dos finales..."*, cuenta Bruno. Las pálidas no se detuvieron ahí: *"En la primera carrera* -continúa- *se agarró el otro motor, venía perdiendo rendimiento y no me permitía avanzar. Tuvimos que conformarnos con un séptimo puesto y volver a cambiarlo para la carrera siguiente".*

El panorama comenzó a ser más positivo en función de la segunda competencia. *"Mi papá corre en el mismo equipo. Para la última final desarmó su auto y me dio el motor para que pudiera largar. Solo me quedaba ganar, porque estábamos dieciséis puntos abajo, y esperar que mi rival no consiguiera llegar entre los cinco primeros. Partí nuevamente último. Fue una carrera muy difícil, pudimos ganar muchos puestos, llegué primero y, aún así, no dependía solo de nosotros: era necesario esperar a que nos ayude la suerte. Se sufrió, pero el intento dio sus frutos"*, concluyó Bruno, que al final retuvo su título porque Liendo obtuvo el sexto puesto y, al quedar igualados en puntos, el campeonato se definió a fa-


El equipo del DRT a pleno, festejando el bicampeonato.

vor del campeón por dos victorias contra una.

"La verdad -reconoce- *fue un año bastante anormal y un campeonato muy corto. Llegamos al final con chances y los puntos nos daban para pelear el título hasta la última competencia. Al principio de la temporada uno espera lo mejor pero, la verdad, nunca se sabe. La suerte es un factor que tiene que acompañarte".*

De los comienzos al bicampeonato

-¿Cómo iniciaste a practicar automovilismo?

-Mi viejo empezó en esta categoría hace seis años. En 2018 me subí al auto para una carrera que no pude largar porque se cortó el cable del acelerador. Y a la fecha siguiente no pude terminar. Para 2019 nos armamos bien y en la primera fecha logramos un segundo puesto. Ese resultado nos entusiasmó y a fin de esa temporada llegamos a ganar el título.

-¿Tenés alguna experiencia previa?

-Solo corrí en cuatriciclo y anduve en karting, pero como un hobbie. Estoy satisfecho porque la adaptación a esta disciplina fue rápida y, aunque costaron, pude conseguir estos dos campeonatos junto al equipo.

-¿Cómo es tener a tu papá de compañero de estructura?

-Compartir la pista con él es lo mejor que me pudo haber pasado. Me dan ganas de que llegue el fin de semana para compartirlo con él, con todo el grupo del equipo y mi familia. Me acompañan siempre mi tío, mi viejo y mi abuelo. Ellos me vienen apoyando desde la primera carrera, cuando no prometía nada, y son un sostén en los momentos complicados.

Debutó en 2018 con 16 años y ahora tiene 19: queda mucho camino por recorrer: *"Visto el contexto social que tenemos y las complicaciones económicas, veo el futuro un poco complicado* -dice-. *Todos sabemos que esto depende del bolsillo, en realidad, de las publicidades que podamos convocar. La idea es seguir avanzando, las ganas están".*

Está cumpliendo muy bien los deberes. Sus ganas de aprender y mejorar son las mejores herramientas que dispone para despejar el futuro. Luca estudia la carrera de Gestión Deportiva, conocimientos que espera poder aplicar en el ámbito laboral específico y, dentro de sus prioridades, naturalmente, el automovilístico. Antes de la despedida, el joven piloto de Boedo (CABA) pide permiso para *"Agradecer a mis sponsors, principalmente a mi abuelo, a DH Bruno, RG Motos, Ferretería Barceló e YPF Directorio".*

La historia cerró el 2020 con final inmejorable y buen pronóstico para 2021. Pero para festejar, hubo que sufrir.



Después de algunos problemas, el Dodge rindió a pleno y le permitió a Luca retener el título.



Ignacio y su hijo Luca: corrió la carrera final gracias a que su padre le cedió el motor de su auto.



LAS ÚLTIMAS NOVED



BENVENUTI Y LANDA, LOS HOMBRES DE RENAULT. El equipo Renault Sport Torino Team anunció a los pilotos que reemplazarán a Facundo Ardusso y Diego Ciantini, ambas nuevas incorporaciones del JP Carrera. Juan Cruz Benvenuti, quien se desvinculó del Team Laboritto Jr (no continuaría en la categoría como equipo), y Marcos Landa, uno de los debutantes en la máxima categoría, serán los pilotos de los Torino alistados por el Trotta Racing en Chacabuco.

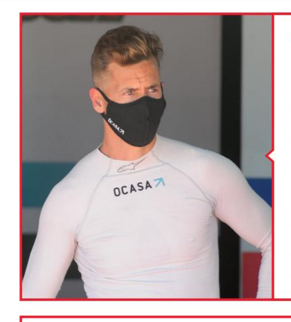
"JOSITO" DI PALMA VUELVE AL MAQUIN PARTS. Luego de finalizar la temporada pasada con un Ford del Catalán Magni Motorsport, Luis José Di Palma se desvinculó de la escuadra arrecifeña y acordó en las últimas horas con el Maquin Parts, conjunto con el que compitió entre 2013 y 2014, volviéndose a vincular a mediados de 2016. *"Feliz de anunciar mi llegada al Maquin Parts, equipo el cual conozco y mucho. Estoy seguro de que juntos vamos a lograr grandes resultados. Gracias a todos mis sponsors y gente que me acompaña para que esto sea posible"*, publicó el de Arrecifes, quien conducirá el Ford que dejó Juan Bautista De Benedictis y tendrá como compañeros, con sendos Torino, a Esteban Gini y Marcelo Agrelo.



EL RUS MED TEAM EN TODOS LOS FRENTES. La escuadra comandada por Mauro Medina se presentará en cuatro de las cinco categorías de la ACTC, siempre con el asesoramiento técnico del Centro Tecnológico Canapino (CTC). En Turismo Carretera, Alan Ruggiero continuará al mando del Ford (ex Esteban Cístola) y queda por definir el motorista del mismo. En TC Pista, Pedro Boero estrenará el Torino que el equipo armó en el taller de Arrecifes y Matías Canapino debutará en la telonera con un Chevrolet, con motor de Lucas Alonso. Boero también incursionará en TC Pick Up, con una Toyota Hilux que será atendida por el Savino Sport. Esta misma estructura de Mataderos también alistará un Chevrolet para Juan María Nimo, el cual fue adaptado por el CTC y que será para el regreso del "Gatito" al TC Pista Mouras.







PERNÍA REGRESA A LAS TOSCAS RACING. Después de desvincularse en el 2016 del equipo de Canning, Leonel Pernía retornará a Las Toscas Racing y conducirá el Torino con el que Emiliano Spataro compitió en la temporada pasada. De esta manera, el "Tanito" compartirá la estructura con Christian Ledesma, quien continuará con el Chevrolet. La parte técnica del conjunto dirigido por Walter Pérez y Sergio Vagnoni estará a cargo de Carlos Serpero y Maximiliano Juárez, y el motor del Torino de Pernía sería de la familia Laboritto. *"Dejo un equipo como el Alifraco Sport donde, todo lo vivido estos dos años, fue excelente. Solo palabras de agradecimiento con Walter y Emmanuel Alifraco, Ariel Espósito y todos los chicos del taller. Vuelvo a Las Toscas Racing, esta vez con Torino"*, posteó el de Tandil.

FONTANA REARMA SU ESTRUCTURA. El Multibandas Racing, equipo de Norberto Fontana, no contará más con el asesoramiento de Guillermo Cruzzetti. A partir de esta temporada, el departamento técnico estará a cargo de Guillermo Kissling, quien ya trabajó con el "Gigante" en el JP. Además, la escuadra de Arrecifes tendrá un segundo auto. Al Chevrolet del ex Fórmula 1, se le sumará Juan Martín Bruno, que adquirió el Torino del Team Laboritto Jr, con el que Juan Cruz Benvenuti fue subcampeón. Ambas unidades serán motorizadas por Ezequiel Giustozzi.



LOS ASCENSOS Y AUTORIZACIONES A LAS CATEGORÍAS DE LA ACTC

TC

- Ayrton Londero (Torino del Martínez Competición)
- Andrés Jakos (Dodge del Coiro Dole Racing)
- Germán Todino (Torino del Alifraco Sport)
- Marcos Landa (Torino del Renault Sport Torino Team)
- Gastón Crusitta (Está redondeando el presupuesto para correr con un Dodge)

TC PISTA

- Iván Ramos
- Agustín Martínez
- Facundo Chapur
- Juan Manuel Tomasello
- Ian Reutemann
- Marcos Castro
- Maximiliano Vivot
- Otto Fritzler
- Matías Frano
- Matías Canapino
- Sebastián Salse
- Fernando Iglesias
- Juan José Tomasello
- Alejandro Weimann

TC MOURAS

- Tobías Martínez
- Jeremías Olmedo
- Marcos Quijada
- Jeremías Scialchi
- Maximiliano Feito
- Agustín Suárez
- Ignacio Esquivel
- Tomás González
- Tomás Brezzo
- Amilcar Oliver
- Eddy Mion
- Axel Oliver

TCP MOURAS

- Gaspar Chansard
- Joaquín Ochoa
- Tomás Serna
- Ezequiel Baldinelli
- Juan Manuel González

CALENDARIO PROCAR 4000 (AUTÓDROMO DE BS AS)

- 1° fecha: 21 de febrero (fecha doble, circuito 12)
- 2° fecha: 21 de marzo (circuito 8)
- 3° fecha: 18 de abril (circuito 9)
- 4° fecha: 9 de mayo (circuito 8)
- 5° fecha: 29 de mayo (circuito 9)

(El resto de las fechas se encuentran pendientes de confirmación)

EL "TITÁN" CAMBIARÁ DE COLORES. En su recuperación de COVID-19, Agustín Canapino anunció, y agradeció, a SpeedAgro por los 12 años que lo acompañó en TC, pero la empresa especialista en coadyuvantes no continuará como principal sponsor, por lo que, la próxima semana, presentará la nueva imagen de su equipo y auto, que tendría el color azul como preponderante.

CALENDARIOS A LA VISTA

Claro está que dependerá de la evolución de la pandemia del Coronavirus y lo que dictamine el Gobierno Nacional al respecto, pero la ACTC diagramó los calendarios de todas sus categorías, así como lo hizo APAT y la Fórmula 3 Metropolitana (torneo 2020-2021).

TC

Fecha	Día
1ª	21 de febrero
2ª	7 de marzo
3ª	28 de marzo
4ª	18 de abril
5ª	9 de mayo
6ª	30 de mayo
7ª	20 de junio
8ª	11 de julio
9ª	1 de agosto
10ª	22 de agosto
11ª	12 de septiembre
12ª	3 de octubre
13ª	31 de octubre
14ª	14 de noviembre
15ª	5 de diciembre

TC MOURAS

Fecha	Día
1ª	24 de enero
2ª	7 de febrero
3ª	14 de febrero
4ª	21 de marzo
5ª	11 de abril
6ª	2 de mayo
7ª	23 de mayo
8ª	6 de junio
9ª	27 de junio
10ª	18 de julio
11ª	15 de agosto
12ª	5 de septiembre
13ª	26 de septiembre
14ª	10 de octubre
15ª	7 de noviembre
16ª	28 de noviembre

TC PICK UP

Fecha	Día
1ª	21 de marzo
2ª	11 de abril
3ª	23 de mayo
4ª	27 de junio
5ª	18 de julio
6ª	15 de agosto
7ª	26 de septiembre
8ª	10 de octubre
9ª	7 de noviembre
10ª	28 de noviembre

F3 METROPOLITANA

TORNEO 2020-2021

Fecha	Día
5ª	24 de enero
6ª	14 de febrero
7ª	21 de marzo
8ª	11 de abril
9ª	23 de mayo
10ª	27 de junio
11ª	18 de julio
12ª	15 de agosto
13ª	5 de septiembre
14ª	10 de octubre
15ª	7 de noviembre
16ª	28 de noviembre
17ª	26 de septiembre
18ª	10 de octubre
19ª	7 de noviembre
20ª	28 de noviembre

TURISMO NACIONAL

Fecha	Día
1ª	28 de febrero
2ª	4 de abril
3ª	25 de abril
4ª	16 de mayo
5ª	13 de junio
6ª	4 de julio
7ª	25 de julio
8ª	29 de agosto
9ª	19 de septiembre
10ª	17 de octubre
11ª	21 de noviembre
12ª	12 de diciembre



ARDUSSO VOLVIÓ AL JP CARRERA Y YA TRABAJÓ. Tras su alejamiento del Renault Sport Torino Team, Facundo Ardusso acordó con Gustavo Lema, titular del JP Carrera, para regresar a la estructura de Canning al mando del Chevrolet que condujo Santiago Mangoni (quien se desvinculó del mencionado equipo, llevándose el Chevrolet de su propiedad) hasta la última fecha del año pasado. El "Flaco" de Las Parejas, en el penúltimo día del 2020, se presentó junto a la escuadra en el Autódromo de La Plata (un día después que su coequiper Diego Ciantini) y realizó una jornada de pruebas, en la que giró aproximadamente en 25 ocasiones y registró un tiempo de 1m16s70 en su mejor pasada. Ezequiel Giustozzi será el encargado del motor del auto, mientras que Alcides Piatti, ingeniero que se alejó del LCA Racing, trabajará junto a Ariel Lucesoli en el área técnica.



EL LCA RACING CONTARÁ CON ORTELLI. Sobre fin de año, y tal como lo había anticipado CRONO en la última edición digital, Guillermo Ortelli y Laureano Campanera, titular del equipo LCA Racing, llegaron a un acuerdo y el siete veces campeón del TC conducirá en el 2021 el Chevrolet que corriera el "Laucha" a fines del año pasado. Las charlas ya se habían dado en septiembre, cuando Ortelli se desvinculó del JP Carrera y finalmente arribó al Coiro Dole Racing, pero la falta de resultados y la propuesta del empresario de Don Torcuato, sedujeron al saltense. *"Con Guillermo nos une una relación especial y siempre le decía que lo quería tener en mi equipo. Es el máximo referente del TC actual y será un aporte grandioso para el equipo, para Lambiris y para Ebarlín, que también continuarán en el equipo"*, expresó Campanera. Ricardo Gliemmo y Ezequiel Burani serán los encargados técnicos de la escuadra, en tanto que Ezequiel Giustozzi seguirá desarrollando el multiválvulas, aunque los hermanos Bonelli tienen a disposición uno de ser necesario.



SIN EL EQUIPO CAMPEÓN. Antes de consagrarse, los trascendidos indicaban que Mariano Werner no continuaría en el Memo Corse. Y hace unas horas atrás, la noticia fue confirmada por el propio monarca del TC. "*Como ya se venía hablando, en este 2021 no seguiremos junto al Memo Corse en el TC. Simplemente, tomamos caminos distintos. De mi parte, estoy muy feliz por el año 2020, en el cual conseguimos un éxito increíble. 3 triunfos, 3 pole positions, y finalmente ganar el campeonato. Con Marcelo Occhionero, más allá de ser el dueño del equipo, tengo una amistad y relación excelente. Le agradezco a él y su familia todo lo que me dio y ha dado en el tiempo que compartimos. Por eso pienso que será un hasta luego. Le deseo, en lo que venga, muchos éxitos y cosas buenas*", posteó el entrerriano en sus redes sociales, quien no confirmó en qué Ford lucirá el 1 pero es casi un hecho que lo hará con el equipo del "Gurí" Martínez. El Memo Corse, en tanto, no recibió la invitación de la ACTC para ser parte de la categoría, por lo que habrá que esperar para saber cuál será su futuro.



SPATARO, ENTRE FORD Y TORINO. Sin lugar en el equipo del "Gurí" Martínez, Emiliano Spataro volverá al Alifraco Sport, equipo con el que compitió con Chevrolet y Dodge. Ahora está la posibilidad de continuar con un Ford, o bien subirse al Torino que dejó Leonel Pernía.



DE BENEDICTIS NO CONTINUARÁ EN EL MAQUIN PARTS. Juan Bautista De Benedictis decidió alejarse del equipo de Venado Tuerto y, en los próximos días, se confirmaría su regreso al equipo de Omar Martínez. "Estoy muy agradecido con la familia Soljan por todo el trabajo realizado en lo que fue el 2020. Trabajamos realmente en equipo y eso lo valoro mucho", indicó "Johnnito, quien ingresó a la Copa de Oro y finalizó 13° en el campeonato.

TC REGIONAL GTB - LA PLATA (27/12/2020)

Auspicioso debut de Matias Carballo al mando del Chevrolet alistado por el JV Racing y motorizado por Leonardo Scocozza.



Impecable fin de semana de Gastón Paschetta: 3° en su categoría y triunfo en binomio con "Manolito" Rodríguez en la GTA.





DESDE AQUEL MARIANITO DEL KARTING AL CAMPEÓN DE LA MÁXIMA CATEGORÍA DEL AUTOMOVILISMO ARGENTINO ¡FELICITACIONES!